



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 121/2019

de 22 de agosto

Sumário: Estabelece o regime das empresas locais de natureza metropolitana de mobilidade e transportes nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto.

Através do regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual (RJSPTP), as áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto receberam um amplo acervo de novas competências no domínio dos serviços públicos de transporte de passageiros, incumbindo-lhes ainda, nos termos do regime jurídico das autarquias locais e do estatuto das entidades intermunicipais, aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua redação atual, a prossecução de atribuições em matéria de mobilidade e transportes.

Adicionalmente, no âmbito da 1.ª Cimeira das Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto, realizada em 20 de março de 2018, foi sublinhada a importância da transferência para as áreas metropolitanas das funções de regulação, gestão e direção dos meios de transporte de passageiros de âmbito metropolitano e municipal, destacando-se, em especial, a função de gestão da bilhética, com vista a assegurar o desenvolvimento dos sistemas de bilhética intermodal e o controlo dos diversos fluxos financeiros e de informação envolvidos nesses sistemas.

Nesse seguimento, em março de 2019, o Estado celebrou contratos de delegação e partilha de competências com a área metropolitana de Lisboa (AML) e com a área metropolitana do Porto (AMP), nos termos do artigo 10.º do RJSPTP, através dos quais delegou nestas entidades intermunicipais um conjunto de competências relativas à gestão de sistemas de informação, bilhética e tarifários no âmbito de serviços públicos de transporte de passageiros de âmbito intermunicipal, relativamente aos quais o Estado é a autoridade de transportes. Por seu turno, os municípios que integram as áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto delegaram, respetivamente, na AML e na AMP um amplo conjunto de competências relativas à gestão de sistemas de informação, bilhética e tarifários, no âmbito dos serviços públicos de transporte de passageiros municipal. A maioria dos municípios delegaram também as competências relativas à organização, planeamento, desenvolvimento e articulação das redes e linhas do serviço público de transporte de passageiros, dos equipamentos e infraestruturas, bem como a exploração dos serviços através de meios próprios ou operadores de serviço público.

Neste contexto de crescente assunção de competências pelas áreas metropolitanas na área dos transportes públicos de passageiros e da mobilidade, por via da transferência de competências ou por via da sua delegação, afigura-se fundamental dotar estas entidades da possibilidade de procederem à constituição de veículos próprios com vista a assegurar institucional e operacionalmente a adequada prossecução das correspondentes atividades.

Assim, tem sido ponderada a criação pela AML e pela AMP de empresas locais de âmbito metropolitano, especificamente dedicadas ao exercício de todas as competências que, a título próprio ou delegado, se encontram a cargo destas entidades no domínio dos serviços públicos de transporte de passageiros. Estão em causa competências em matéria de desenvolvimento e gestão de sistemas de bilhética integrados, comuns a todos os operadores de serviço público de transporte de passageiros com atuação nas respetivas áreas de jurisdição, participação em operadores de transporte que atuem no território metropolitano e a constituição de empresas participadas para efeitos de gestão das diferentes áreas da mobilidade e das atividades de suporte que venham a afigurar-se relevantes.

A prossecução das referidas atividades através de empresas locais de âmbito metropolitano apresenta ganhos de qualidade e resulta num acréscimo de racionalidade económica no seu desenvolvimento. Este modelo permite, em particular, operacionalizar de forma mais adequada a delegação de competências do Estado naquelas autoridades. A este propósito, foi expressamente prevista, nos contratos interadministrativos, a faculdade de a AML e AMP subdelegarem, em veículos empresariais próprios a constituir para o efeito, as competências recebidas do Estado.



Este modelo permite às áreas metropolitanas dar cabal resposta às crescentes exigências da gestão da mobilidade a nível local e assumir as competências que lhes poderão vir a ser delegadas pelos municípios, caso estes entendam organizar as suas competências à escala supramunicipal, tendo em vista o aumento da eficiência da gestão de recursos públicos, a promoção da acessibilidade, a inclusividade e a intermodalidade do sistema de mobilidade e transportes, bem como a coesão social e territorial, potenciando assim o crescimento económico do território metropolitano.

As especificidades inerentes a estas empresas locais, que resultam da complexidade e abrangência das atividades a seu cargo, da vasta dimensão territorial da sua atuação, do caráter altamente especializado das suas atividades, da indispensabilidade da integração plena dos vários instrumentos de mobilidade urbana sob a sua gestão, bem como das necessidades de atração e dotação de capital humano qualificado e especializado, impõem um regime especial.

Deste modo, a adequada operacionalização da transferência e delegação de competências nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto deve ser acompanhada da criação de um regime especial, que permita a estas empresas locais prosseguir as novas tarefas a seu cargo, de caráter simultaneamente estadual, metropolitano e municipal. A salvaguarda destas especificidades é assegurada no presente decreto-lei, sem prejuízo da aplicabilidade geral e subsidiária das disposições constantes do regime jurídico da atividade empresarial local e das participações locais, da lei comercial e do regime jurídico do setor público empresarial.

Por outro lado, atenta a finalidade de interesse público daqueles sistemas, pretende-se que os sistemas centrais de bilhética interoperável utilizados pelos operadores do serviço público de transporte de passageiros abrangidos pelo RJSPTP, que operam nas áreas territoriais da AML e da AMP, passem a ser detidos e operados pelas estruturas organizacionais constituídas pelas áreas metropolitanas. Assim, torna-se necessário proceder à dissolução dos agrupamentos complementares de empresas que desenvolvem estas tarefas nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto e à sua liquidação, mediante transferência global dos respetivos patrimónios, para as novas empresas locais a criar, sem prejuízo da adequada compensação a atribuir aos respetivos membros.

Foi ouvida a Associação Nacional de Municípios Portugueses.

Foi promovida a audição da Área Metropolitana de Lisboa e da Área Metropolitana do Porto.

Assim:

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

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei estabelece o regime das empresas locais de natureza metropolitana de mobilidade e transportes nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto.

Artigo 2.º

Empresas locais de natureza metropolitana de mobilidade e transportes

A constituição de empresas locais de natureza metropolitana de mobilidade e transportes na área metropolitana de Lisboa e na área metropolitana do Porto, visa a prossecução de competências próprias e delegadas nos domínios da mobilidade e transportes, designadamente das competências de autoridade de transportes relativamente aos serviços públicos de transporte de passageiros explorados nas respetivas áreas territoriais, bem como competências conexas na área da mobilidade e transporte, incluindo a prestação de serviços de interesse geral no âmbito do desenvolvimento, gestão e exploração de estacionamento e soluções de mobilidade urbana.



Artigo 3.º

Constituição

1 — A constituição das empresas reguladas pelo presente decreto-lei processa-se mediante a outorga do respetivo contrato de sociedade, na sequência de deliberação dos órgãos competentes da respetiva área metropolitana (AM), com sujeição às exigências de forma e de registo previstas na lei comercial.

2 — As deliberações de constituição previstas no número anterior são antecedidas dos estudos técnicos demonstrativos da viabilidade económico-financeira previstos no artigo 32.º da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, na sua redação atual.

3 — Para efeitos da constituição de empresas nos termos do presente decreto-lei, considera-se demonstrada a racionalidade acrescentada decorrente do desenvolvimento das atividades de mobilidade e transportes através de empresas locais de natureza metropolitana.

4 — A constituição das empresas previstas no presente decreto-lei não obsta a que estas sejam objeto de dissolução ou internalização ou a que as suas atividades sejam objeto de integração nos serviços das entidades públicas participantes, nos termos e de acordo com as regras gerais aplicáveis.

Artigo 4.º

Regime

1 — As empresas locais constituídas ao abrigo do presente decreto-lei regem-se pelo disposto no presente decreto-lei, nos respetivos estatutos e, subsidiariamente, pelo disposto na legislação aplicável ao setor empresarial local, na lei comercial e na legislação aplicável ao setor público empresarial.

2 — O disposto no presente decreto-lei não prejudica a aplicabilidade às empresas constituídas ao abrigo do presente decreto-lei do regime previsto na Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, nomeadamente quanto à supervisão e fiscalização de entidades gestoras de sistemas de bilhética.

Artigo 5.º

Jurisdição

As empresas constituídas ao abrigo do presente decreto-lei têm jurisdição no território dos municípios abrangidos pela AM participante, sem prejuízo da possibilidade da prossecução conjunta de atividades com as autoridades de transportes e operadores dos territórios confinantes, nos termos do regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual (RJSPTP).

CAPÍTULO II

Objeto social, participações e poderes

Artigo 6.º

Objeto social

1 — As empresas constituídas ao abrigo do presente decreto-lei têm por objeto social o desenvolvimento, a disponibilização e a gestão de um sistema de bilhética integrado para todos os operadores do serviço público de transporte de passageiros na respetiva AM, bem como o apoio à AM na prossecução por esta, a título próprio ou por delegação de outras autoridades de transportes, de competências no domínio do serviço público de transporte de passageiros.

2 — Para além das atividades previstas no número anterior, as empresas constituídas ao abrigo do presente decreto-lei podem:

a) Explorar redes ou linhas do serviço público de transporte de passageiros dentro da respetiva área de jurisdição, nos termos e de acordo com o previsto no RJSPTP, possuindo, adquirindo



ou gerindo para o efeito os meios e infraestruturas necessários, incluindo frotas, equipamentos, parques de máquinas, oficinas, terminais e interfaces de transportes;

b) Adquirir ou constituir participações em operadores de serviço público de transporte de passageiros ou outros operadores de atividades no âmbito da mobilidade que operem no respetivo território;

c) Prestar serviços de interesse geral no âmbito do desenvolvimento, gestão e exploração de estacionamento e de quaisquer soluções de mobilidade urbana;

d) Prosseguir quaisquer outras atividades complementares ou subsidiárias do objeto principal, relativas, designadamente, à exploração comercial dos ativos tangíveis e intangíveis da empresa.

3 — No âmbito do desenvolvimento das suas atividades, compete às empresas constituídas ao abrigo do presente decreto-lei:

a) Disponibilizar uma plataforma tecnológica de bilhética comum a todos os operadores do serviço público de transporte de passageiros no âmbito da respetiva AM;

b) Emitir e gerir os cartões de suporte à bilhética e a respetiva base de clientes;

c) Realizar o tratamento da informação dos sistemas de bilhética interoperável, incluindo, nomeadamente, a informação sobre as vendas e validações de operadores e a informação aos passageiros;

d) Gerir o financiamento dos sistemas de bilhética interoperável e dos pagamentos aos operadores de transportes das compensações devidas pelo cumprimento de obrigações de serviço público, definidos no âmbito do sistema tarifário;

e) Desenvolver uma plataforma integradora dos serviços e sistemas inteligentes de transportes com vista a promover as soluções numa ótica da mobilidade como um serviço, potenciando a criação e disponibilização aos utentes de uma conta da mobilidade;

f) Assegurar a adaptação contínua do sistema de bilhética às novas necessidades, através do desenvolvimento de soluções estratégicas e operacionais;

g) Gerir processos administrativos no âmbito das competências que lhes sejam atribuídas;

h) Gerir pagamentos da AM no âmbito dos contratos de serviço público de transporte de passageiros, incluindo a execução de garantias;

i) Operar, diretamente ou através de entidades por si detidas ou participadas, serviços de mobilidade e transportes e serviços de estacionamento;

j) Apoiar a AM na preparação e tramitação de procedimentos de formação de contratos de serviço público de transporte de passageiros e na gestão da execução desses contratos;

k) Apoiar a AM na organização, planeamento, desenvolvimento e articulação das redes e linhas do serviço público de transporte de passageiros, bem como dos equipamentos e infraestruturas a ele dedicados;

l) Apoiar a AM na implementação e operacionalização de serviços de transportes flexíveis, através da adoção de instrumentos de planeamento, organização e gestão destes serviços, podendo eventualmente contratualizá-los em qualquer das suas componentes;

m) Apoiar a AM na definição, promoção e execução de investimentos nas redes, equipamentos e infraestruturas dedicados ao serviço público de transporte de passageiros;

n) Apoiar a AM na definição dos regimes tarifários;

o) Apoiar a AM no desenvolvimento e adoção de instrumentos de planeamento de mobilidade e transportes;

p) Apoiar a AM no desenvolvimento e implementação de medidas e políticas de mobilidade e transportes;

q) Desenvolver as ferramentas e mecanismos para a recolha e tratamento de informação sobre mobilidade e transportes, tendo em vista a promoção de um observatório da mobilidade e transportes;

r) Desenvolver ferramentas e mecanismos de suporte à gestão administrativa de processos que lhes sejam atribuídos na área da mobilidade;

s) Desenvolver e promover iniciativas de incentivo à mobilidade sustentável;

t) Participar em candidaturas e projetos nacionais e internacionais de investigação e desenvolvimento de soluções e inovação na área dos transportes e mobilidade;

u) Desenvolver experiências piloto no âmbito da aplicação de novas tecnologias, no contexto das suas atividades.



Artigo 7.º

Participações

1 — Para o desenvolvimento da sua atividade, as empresas constituídas ao abrigo do presente decreto-lei podem, mediante autorização do órgão titular da função acionista, constituir ou participar no capital social de quaisquer outras sociedades, incluindo operadores de serviços públicos de transporte de passageiros ou de estacionamento, bem como participar em associações, agrupamentos complementares de empresas, agrupamentos europeus de interesse económico, consórcios e associações em participação temporária ou permanente, entre sociedades ou com entidades de direito público ou privado, desde que as participações em causa tenham uma relação de afinidade funcional com o seu objeto.

2 — O pedido de autorização é acompanhado do estudo previsto no n.º 3 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, na sua redação atual.

3 — Podem participar no capital social das empresas constituídas ao abrigo do presente decreto-lei, aquando do ato de constituição ou através da aquisição posterior de participações sociais, outras autoridades de transportes com jurisdição no território da AM, contanto seja sempre salvaguardada a influência dominante da AM.

Artigo 8.º

Contratos-programa e delegação de competências e de poderes de autoridade

1 — Para o exercício das atividades previstas nos n.ºs 1 a 3 do artigo 6.º, as empresas constituídas ao abrigo do presente decreto-lei celebram com a respetiva AM contratos-programa, nos termos e de acordo com o disposto no artigo 47.º da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, na sua redação atual.

2 — No desenvolvimento das atividades previstas no número anterior, as empresas constituídas ao abrigo do presente decreto-lei exercem as competências e os poderes de autoridade que lhes forem delegados pelas respetivas AM, a título próprio ou mediante prévia delegação nestas pelo Estado ou pelos municípios que as integram, nos termos do artigo 10.º do RJSPTP, incluindo os poderes de direção, fiscalização ou aplicação de sanções no âmbito da execução dos contratos de serviço público de transporte de passageiros, bem como outros poderes previstos na lei.

3 — Aos contratos de delegação de competências previstos no número anterior aplica-se o regime dos contratos de delegação de competências entre os municípios e as entidades intermunicipais.

Artigo 9.º

Articulação no exercício de competências das autoridades de transportes

O Estado e a Área Metropolitana de Lisboa (AML) e a Área Metropolitana do Porto (AMP) ou as respetivas empresas locais de mobilidade e transportes de âmbito metropolitano, constituídas ao abrigo do presente decreto-lei, exercem de forma articulada as suas competências de autoridade de transportes.

CAPÍTULO III

Orgânica

Artigo 10.º

Órgãos sociais

1 — São órgãos sociais das empresas constituídas ao abrigo do presente decreto-lei:

- a) A assembleia geral;
- b) O conselho de administração;
- c) O fiscal único.



2 — O conselho de administração é estruturado de acordo com o disposto nos n.ºs 1 e 3 do artigo 31.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, na sua redação atual, podendo todos os administradores ser executivos.

3 — À remuneração dos administradores aplica-se o disposto nos n.ºs 1 a 4 e 6 a 8 do artigo 28.º, bem como o artigo 29.º do Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de março, na sua redação atual.

4 — Nos termos dos estatutos ou por deliberação da assembleia geral, podem ainda ser criados, entre outros órgãos de natureza consultiva, um conselho de mobilidade metropolitana e um conselho consultivo de bilhética, cuja composição, funções, regras de funcionamento e duração dos mandatos dos respetivos membros são regulados no instrumento que determinar a sua criação.

5 — Nas demais matérias relativas à organização das empresas constituídas ao abrigo do presente decreto-lei, aplica-se, em tudo o que não for contrariado pelo presente decreto-lei, o disposto na legislação aplicável ao setor empresarial local.

CAPÍTULO IV

Regime financeiro e patrimonial

Artigo 11.º

Receitas

1 — São receitas das empresas constituídas ao abrigo do presente decreto-lei:

a) As receitas provenientes da sua atividade e as resultantes de serviços prestados no seu âmbito;

b) Os subsídios de exploração atribuídos ao abrigo de contratos-programa celebrados com a respetiva AM;

c) Os fundos provenientes de candidaturas a programas ou projetos nacionais ou internacionais;

d) As participações, dotações e subsídios públicos, que por lei, regulamento ou contrato lhes sejam atribuídas;

e) Doações, heranças ou legados que lhes sejam destinados;

f) Os rendimentos de bens próprios;

g) O produto da alienação de bens próprios e da constituição de direitos sobre eles;

h) O produto das mais-valias devidas pela valorização do seu património;

i) Os meios decorrentes da contratação de mútuos ou empréstimos;

j) As quantias respeitantes a coimas cuja liquidação ou cobrança seja, nos termos legais, colocada a seu cargo;

k) Quaisquer outros rendimentos ou valores que provenham da sua atividade ou que por lei, regulamento ou contrato lhes devam pertencer.

2 — As empresas constituídas ao abrigo do presente decreto-lei podem obter financiamentos, a curto, médio ou longo prazo, em moeda nacional ou estrangeira, junto de instituições financeiras, incluindo outras operações no mercado financeiro doméstico e internacional, nos termos previstos no regime jurídico da atividade empresarial local e das participações locais, aprovado pela Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, na sua redação atual, bem como do artigo 65.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, na sua redação atual.

CAPÍTULO V

Disposições finais e transitórias

Artigo 12.º

Dissolução e liquidação da OTLIS — Operadores de Transportes da Região de Lisboa, A. C. E., e da TIP — Transportes Intermodais do Porto, A. C. E.

1 — Com a constituição das empresas previstas no presente decreto-lei e respetivo registo comercial, são dissolvidos os agrupamentos complementares de empresas OTLIS — Operado-



res de Transportes da Região de Lisboa, A. C. E. (OTLIS), e TIP — Transportes Intermodais do Porto, A. C. E. (TIP), assumindo aquelas empresas, nos termos dos respetivos estatutos, as funções atualmente exercidas pelos referidos agrupamentos.

2 — A OTLIS e a TIP são liquidadas mediante transmissão global do respetivo património para, respetivamente, as empresas a constituir pela AML e pela AMP, com efeito imediato após a dissolução.

3 — A AML e a AMP ou as empresas a constituir por estas acordam com, respetivamente, os membros do agrupamento ou com os liquidatários da OTLIS e da TIP a contrapartida pela transmissão prevista no número anterior.

4 — Na falta de acordo quanto à fixação da contrapartida pela transmissão global do património, ou quanto à distribuição do seu valor pelos membros do agrupamento, qualquer das partes pode submeter a questão a tribunal arbitral integrado por número ímpar de membros e com sede em Lisboa ou no Porto, consoante o dissenso respeite à OTLIS ou à TIP.

Artigo 13.º

Regime aplicável aos trabalhadores da OTLIS — Operadores de Transportes da Região de Lisboa, A. C. E., e da TIP — Transportes Intermodais do Porto, A. C. E.

1 — Os contratos de trabalho dos trabalhadores da OTLIS e da TIP, sujeitos ao regime do Código do Trabalho, transmitem-se para as empresas a constituir, respetivamente, pela AML e a AMP, por efeito da dissolução prevista no artigo anterior, adquirindo aquelas empresas a posição de empregador nos referidos contratos de trabalho, nos termos previstos nos artigos 285.º e seguintes do Código do Trabalho, sem prejuízo do disposto no n.º 3.

2 — O disposto no número anterior abrange quaisquer direitos decorrentes da lei, de instrumentos de regulamentação coletiva ou dos contratos de trabalho, contando-se o tempo de serviço prestado no agrupamento transmitente.

3 — Os trabalhadores que, à data da dissolução, prestem serviço na OTLIS ou na TIP por acordo de cedência ocasional de trabalhador com qualquer das empresas que integrem esses agrupamentos podem, até um ano após a dissolução, optar entre a manutenção do vínculo laboral originário ou a integração no quadro da correspondente empresa local de mobilidade e transportes a constituir pela AML ou AMP, consoante o caso, garantindo-se a salvaguarda dos direitos desses trabalhadores.

4 — Os trabalhadores com vínculo de emprego público com entidades da Administração Pública estadual, direta ou indireta, que se encontrem a prestar serviço na AML ou na AMP, podem prestar serviço na empresa local de mobilidade e transportes a constituir pela AML ou AMP, consoante o caso, mediante acordo de cedência de interesse público, nos termos da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas.

5 — Para efeitos do número anterior, dispensa-se a autorização do membro do Governo que exerça poderes de direção, superintendência ou tutela sobre o empregador público.

Artigo 14.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 1 de agosto de 2019. — *Augusto Ernesto Santos Silva* — *António Manuel Veiga dos Santos Mendonça Mendes* — *Eduardo Arménio do Nascimento Cabrita* — *Alberto Afonso Souto de Miranda* — *João Albino Rainho Ataíde das Neves*.

Promulgado em 2 de agosto de 2019.

Publique-se.

O Presidente da República, Marcelo Rebelo de Sousa.

Referendado em 5 de agosto de 2019.

Pelo Primeiro-Ministro, *Augusto Ernesto Santos Silva*, Ministro dos Negócios Estrangeiros.

112529901