

Do Novo Paradigma Regulação-Regulamentação no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes - Melhor Legislação para uma Melhor Regulação - Da Legislação complementar do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) – a primeira entidade administrativa independente (EAI) com funções de regulação económica, criada ao abrigo da respetiva Lei-Quadro – tem vindo a desenvolver um “Modelo de Regulação” original, que passa, não só, pela avaliação e confirmação da compliance das diversas atuações com o enquadramento legal e jurisprudencial nacional, internacional e da União Europeia (UE), mas também pela contribuição para o suprimento de “falhas de mercado”, sem gerar “falhas de Estado” ou de entidades e/ou atos normativos que, de algum modo, o representam e construir um paradigma de concorrência não falseada, sem restrições ou distorções, protegendo o bem público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável, tendo em conta diferentes racionalidades: (A) a dos Investidores; (B) a dos Profissionais/ Consumidores/ Utilizadores / Cidadãos; e (C) a dos Contribuintes.

De realçar que muitas das referidas “falhas de Estado” são falhas de regulamentação. Muitas dessas falhas geram “distorções à concorrência”, expressamente interditas pelo Artigo 4.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE). Ainda que a “promoção e defesa da concorrência” se encontre no âmbito dos poderes “genéticos” da AMT, não se pode deixar de referir que paradigma da concorrência não falseada não é um fim em si mesmo, mas antes um instrumento que concretiza os valores subjacentes às escolhas das várias políticas económicas. Uma concorrência não falseada é a via mais segura, eficiente e eficaz para obter o equilíbrio mais próximo do patamar ideal entre o objetivo do Estado (em sentido lato), de maximizar o valor das utilidades que implementa e disponibiliza aos cidadãos e os recursos que despende (os quais, em última análise, são suportados pelos contribuintes).

Neste sentido, considera-se que, quaisquer propostas de intervenção normativa/regulamentar, para além da “promoção e defesa da concorrência” devem ter em conta outras racionalidades (ambientais, sociais, de coesão e segurança), beneficiando as leituras e resultados finais de um maior grau de aderência à realidade e impactos mais positivos na cadeia de valor do Ecosistema da Mobilidade e dos

Transportes. Esta avaliação dos impactos contribui para a proposta e apresentação de soluções realistas, que sem esquecer a necessidade de proteger a concorrência, apresentem uma visão própria de um Ecosistema que representa vários mercados em mutação e com estádios muito diferenciados de desenvolvimento e maturidade, nos diversos subsectores.

Assim, a AMT assumiu a necessidade de promover as ações necessárias para a vigência, no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, de uma melhor legislação, tendo em vista a promoção de uma melhor regulação: neste entendimento, a produção de atos legislativos/regulamentares deve ser “desenhada” de forma a reduzir a complexidade/carga do sistema legislativo e os encargos administrativos, respeitando os princípios de proporcionalidade, transparência e necessidade que, contribuindo para a criação de um ambiente regulatório de referência que, no respeito pelo princípio da concorrência não falseada, ofereça confiança e estabilidade a todos os intervenientes e agentes do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes.

O principal objetivo do documento anexo foi levar ao conhecimento da Assembleia da República e do Governo uma reflexão centrada na análise dos elementos que, no atual quadro da legislação do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes se consideram como prioritários e merecedores de intervenção normativa e/ou regulamentar, na perspetiva da regulação, da supervisão e da promoção e defesa da concorrência.

Importa referir que a opção foi, neste momento – e sem prejuízo de apresentação de posterior reflexão sobre outras peças normativas relacionadas com outras “componentes” do Ecosistema, nomeadamente no que se refere a outros modos/infraestruturas - concentrar a análise nas matérias relacionadas com o enquadramento do serviço público do transporte de passageiros, sobretudo tendo em conta a necessidade de visitar e adotar uma série de regimes jurídicos “complementares” à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o Regime Jurídico do Transporte Público de Passageiros (RJSPTP), descentralizando competências e adaptando a realidade nacional ao modelo europeu da “concorrência regulada”. Os regimes jurídicos em causa, relacionam-se com o subsistema do transporte público de passageiros, versando a presente análise sobre os serviços “Longa Distância” / “Expresso” e ainda sobre “Acesso equitativo e não discriminatório a Interfaces de transportes” no âmbito do serviço público de transporte de passageiros por modo rodoviário. Apresentam-se ainda algumas notas sobre o “Tarifários” (no sistema do



transporte público de passageiros), sobre “Transporte Escolar” e ainda sobre “Direitos dos Passageiros”.

Este é um contributo da AMT na perspetiva da afirmação do novo paradigma que se traduz no binómio regulamentação-regulação, o qual deverá ser considerado numa ótica de criação de valor, na adoção e disseminação no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes do bem público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável.

21 de setembro de 2018

Consulte também:

[Do Novo Paradigma Regulação-Regulamentação no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes - Melhor Legislação para uma Melhor Regulação - Da Legislação complementar do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros](#)