

**ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA****Lei n.º 52/2015**

de 9 de junho

**Aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e revoga a Lei n.º 1/2009, de 5 de janeiro, e o Regulamento de Transportes em Automóveis (Decreto n.º 37272, de 31 de dezembro de 1948).**

A Assembleia da República decreta, nos termos da alínea c) do artigo 161.º da Constituição, o seguinte:

**Artigo 1.º****Objeto**

A presente lei aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros.

**Artigo 2.º****Aprovação**

É aprovado o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, doravante designado por RJSPTP, que consta do anexo à presente lei, da qual faz parte integrante.

**Artigo 3.º****Extinção das Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e do Porto**

1 — São extintas as Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e do Porto.

2 — As áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto sucedem às Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e do Porto, passando a dispor, no domínio do transporte público de passageiros, das atribuições e competências estabelecidas no RJSPTP.

3 — É transferida para as áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto a titularidade de todos os direitos, obrigações e posições jurídicas, independentemente da sua fonte ou natureza, que se encontrem afetos ou sejam necessários ao exercício das suas atribuições e competências.

4 — Transmite-se ainda para as áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto a universalidade dos bens e a titularidade dos direitos patrimoniais e contratuais que integram a esfera jurídica das Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e do Porto.

5 — O disposto nos números anteriores não prejudica a manutenção da titularidade por parte do Estado das concessões a que alude o artigo 5.º do RJSPTP.

6 — A presente lei constitui título bastante para a comprovação do disposto nos números anteriores, para todos os efeitos legais, incluindo os de registo.

7 — Os trabalhadores em exercício de funções nas Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e do Porto, à data da entrada em vigor a presente lei, transitam para as respetivas áreas metropolitanas, mantendo a sua situação jurídico-laboral.

8 — Os trabalhadores mantêm ainda, durante dois anos contados a partir da data de entrada em vigor da presente lei, a possibilidade de aceder ao mecanismo de mobilidade interna e a procedimentos concursais da administração central, nos mesmos termos e condições que os restantes trabalhadores da administração central.

**Artigo 4.º****Regime transitório de financiamento**

1 — Até 30 de junho de 2016, e enquanto não dispunham dos mecanismos de financiamento previstos no artigo 11.º do RJSPTP em medida necessária a assegurar o desempenho das novas atribuições, as áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto são financiadas através das verbas previstas no Orçamento do Estado para 2015 relativas às Autoridades Metropolitanas de Transportes e ainda, se necessário, de verbas a inscrever no Orçamento do Estado para 2016 para este efeito.

2 — Até 30 de junho de 2016, e enquanto não dispunham dos meios de financiamento previstos no artigo 11.º do RJSPTP em medida necessária ao desempenho das novas funções, os municípios não integrados nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto e as comunidades intermunicipais beneficiam de um financiamento transitório no montante global de € 3 000 000, a repartir em partes iguais entre cada uma das referidas autoridades de transportes.

**Artigo 5.º****Regiões autónomas**

A presente lei é aplicável às regiões autónomas dos Açores e da Madeira, com as necessárias adaptações, decorrentes nomeadamente da especificidade dos serviços regionais competentes nestas matérias.

**Artigo 6.º****Revogação, acordos e contratos interadministrativos e normas regulamentares**

1 — A revogação dos regimes legais referidos nas alíneas b), c) e e) do artigo 16.º produz efeitos na data da entrada em vigor da legislação e regulamentação específica prevista na presente lei e no RJSPTP, relativamente às respetivas matérias, a qual deve ser adotada no prazo de 90 dias a contar da data da entrada em vigor da presente lei.

2 — Sem prejuízo de o Estado se manter como autoridade de transportes competente até ao termo do período referido nas alíneas c) e d) do n.º 1 do artigo 5.º do RJSPTP, o Estado deve celebrar, até 30 de junho de 2016, acordos ou contratos interadministrativos com as comunidades intermunicipais, áreas metropolitanas ou, quando se trate de serviços públicos de transporte de passageiros de âmbito municipal, com os municípios, com vista à delegação, total ou parcial, das competências que lhe cabem enquanto autoridade de transportes relativamente a tais operadores nestas entidades.

3 — As normas regulamentares relativas a títulos de transporte e bonificações, ao transporte de passageiros expresso e ao transporte escolar vigentes à data da entrada em vigor da presente lei mantêm-se em vigor até à sua alteração, em tudo o que não contrarie o nela disposto.

**Artigo 7.º****Exploração de serviço público de transporte de passageiros atribuída por via de procedimento concorrencial**

Os regimes contratuais aplicáveis à exploração do serviço público de transporte de passageiros vigentes à data de entrada em vigor do RJSPTP que resultem de procedimento concorrencial mantêm-se em vigor até ao termo da sua duração.

## Artigo 8.º

**Exploração de serviço público de transporte de passageiros atribuída a operadores internos**

1 — Os regimes legais, regulamentares, contratuais, ou que decorram de ato administrativo, aplicáveis à exploração do serviço público de transporte de passageiros por operadores internos vigentes à data de entrada em vigor do RJSPTP mantêm-se em vigor até ao termo da sua duração, desde que não exceda os prazos resultantes do n.º 3 do artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo ao serviço público de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, doravante designado por Regulamento.

2 — Por deliberação da autoridade de transportes competente, os títulos de concessão para a exploração do serviço público de transporte de passageiros concedidos a operadores internos ao abrigo do Regulamento de Transportes em Automóveis, aprovado pelo Decreto n.º 37272, de 31 de dezembro de 1948, (RTA) e em vigor à data de entrada em vigor do RJSPTP, podem ser aditados aos regimes gerais de exploração do serviço público de transporte de passageiros pelo mesmo operador interno, nos termos do previsto no n.º 2 do artigo 5.º do Regulamento, passando a ser regidos pelo mesmo enquadramento contratual.

## Artigo 9.º

**Exploração de serviço público de transporte de passageiros atribuída por via de procedimento distinto do concorrencial**

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo anterior, aos regimes legais, regulamentares, contratuais, ou que decorram de ato administrativo, aplicáveis à exploração do serviço público de transporte de passageiros vigentes à data de entrada em vigor do RJSPTP, que não resultem de procedimento concorrencial, aplica-se o disposto no n.º 3 do artigo 8.º do Regulamento.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, os títulos de concessão para a exploração do serviço público de transporte de passageiros por modo rodoviário, atribuídos ao abrigo do RTA, que tenham sido atribuídos ou renovados antes da data limite do período referido na alínea *d*) do n.º 3 do artigo 8.º do Regulamento, mantêm-se em vigor até ao final do respetivo prazo de vigência ou até 3 de dezembro de 2019, consoante a data que ocorrer primeiro.

3 — Para efeitos do disposto no n.º 1, os títulos de concessão para a exploração do serviço público de transporte de passageiros por modo rodoviário, atribuídos ao abrigo do RTA, que tenham sido atribuídos após a data limite do período referido na alínea *d*) do n.º 3 do artigo 8.º do Regulamento, e que à data da entrada em vigor do RJSPTP se encontrem no decurso do seu período inicial de vigência de 10 anos, mantêm-se em vigor até ao final do respetivo prazo de vigência ou até 3 de dezembro de 2019, consoante a data que ocorrer primeiro.

4 — Para efeitos do disposto no n.º 1 e sem prejuízo do disposto no artigo seguinte, os títulos de concessão para a exploração do serviço público de transporte de passageiros por modo rodoviário, atribuídos ao abrigo do RTA, que tenham sido renovados após a data limite do período referido na alínea *d*) do n.º 3 do artigo 8.º do Regulamento, por um período adicional de cinco anos ou em regime provisório, mantêm-se em vigor até ao final do respetivo prazo de vigência ou até 30 de junho de 2016, consoante a data que ocorrer primeiro.

## Artigo 10.º

**Autorização para a manutenção do regime de exploração a título provisório**

1 — A autoridade de transportes competente pode, por razões de interesse público relevante devidamente fundamentado, autorizar a manutenção dos títulos de concessão para a exploração do serviço público de transporte de passageiros por modo rodoviário atribuídos ao abrigo do RTA, em regime de exploração provisória, após as datas resultantes da aplicação do artigo anterior, não podendo o respetivo prazo de vigência terminar, em caso algum, após 3 de dezembro de 2019.

2 — A exploração de serviço público de transporte de passageiros a título provisório não confere ao respetivo operador um direito exclusivo nas linhas, rede ou área geográfica em causa, exceto se tal for expressamente previsto pela autoridade de transportes competente.

## Artigo 11.º

**Requisitos da autorização para a manutenção do regime de exploração a título provisório**

1 — A autorização referida no artigo anterior pressupõe a exploração efetiva do serviço público de transporte de passageiros e a prestação pelo operador de serviço público, no prazo de 90 dias a contar da data da entrada em vigor do RJSPTP, de informação atualizada e detalhada sobre a exploração de tal serviço, nos termos definidos pela autoridade de transportes competente e de acordo com o artigo 22.º do RJSPTP, com as necessárias adaptações.

2 — Caso o operador de serviço público não preste a informação referida no número anterior no prazo aí indicado:

- a) O serviço público de transporte de passageiros cuja exploração não tenha sido objeto da prestação de informação em causa pode ser cancelado;
- b) Os operadores de serviço público ficam impedidos de solicitar a autorização provisória referida no número anterior.

3 — A informação referida no n.º 1 é validada pela autoridade de transportes competente, no prazo de 90 dias a contar da respetiva prestação pelos operadores de serviço público.

4 — A autorização referida no n.º 1 não acarreta a atribuição de qualquer compensação ao operador de serviço público, salvo se existir imposição de obrigações de serviço público, caso em que é compensado nos termos previstos no RJSPTP.

## Artigo 12.º

**Termos da autorização para a manutenção do regime de exploração a título provisório**

1 — Da autorização referida nos artigos anteriores devem constar, pelo menos, os seguintes elementos:

- a) Os direitos e deveres do operador de serviço público, designadamente o serviço a prestar;
- b) As carreiras, linhas ou redes inerentes ao serviço objeto da autorização;
- c) Os itinerários, as paragens, os horários ou as frequências mínimas e o tarifário inerentes ao serviço objeto da autorização;
- d) O sistema de cobrança a utilizar;
- e) O prazo de vigência.

2 — A autorização referida no número anterior é publicitada no sítio na Internet da autoridade de transportes competente.

3 — Durante o prazo de vigência da autorização, o operador de serviço público pode requerer à autoridade de transportes competente o ajustamento das respetivas condições de exploração em função da procura, de modo a garantir a eficiência e sustentabilidade da mesma.

#### Artigo 13.º

##### Obrigações de serviço público

O pagamento de compensações por obrigações de serviço público relativas ao serviço público de transporte de passageiros, cuja exploração tenha sido atribuída antes da entrada em vigor do RJSPTP, deve ser formalizado e regulado, mediante contrato a celebrar entre a autoridade de transportes competente e o operador de serviço público, nos termos dos artigos 20.º e seguintes do RJSPTP, até 30 de junho de 2016.

#### Artigo 14.º

##### Competências do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P.

1 — Enquanto as autoridades de transportes referidas nos artigos 6.º e 7.º do RJSPTP não assumirem a totalidade das competências que lhes são atribuídas por aquele regime e demais legislação aplicável, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), assegura os direitos, poderes e deveres que às mesmas cabem, nos termos aí previstos.

2 — Cabe ao IMT, I. P., apoiar as autoridades de transportes na execução do regime estabelecido pelo RJSPTP, designadamente através das seguintes ações:

a) Elaboração de um guião de apoio às autoridades de transportes para a preparação e condução de procedimentos de contratação;

b) Elaboração de um guião de apoio às autoridades de transportes para a fase de execução do contrato;

c) Elaboração de um guião orientador da definição dos serviços mínimos de transporte referidos na presente lei, o qual deve ser aprovado por resolução do Conselho de Ministros;

d) Elaboração de um guião de suporte à aplicação do regime transitório previsto nos artigos 6.º a 13.º

3 — Cabe ainda ao IMT, I. P., a compilação dos dados e informações recebidas ao abrigo do disposto no artigo 22.º do RJSPTP, e a sua disponibilização em formatos abertos, nos termos da Lei n.º 36/2011, de 21 de junho, bem como a publicação de estatísticas globais do sistema de transporte público de passageiros, nos termos daquele artigo.

4 — Os dados, informações e estatísticas previstos no número anterior devem ser acessíveis através do sistema de pesquisa *online* de informação pública, previsto no artigo 49.º do Decreto-Lei n.º 135/99, de 22 de abril, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 29/2000, de 13 de março, 72-A/2010, de 18 de junho, e 73/2014, de 13 de maio.

#### Artigo 15.º

##### Regulamentação

A presente lei é regulamentada no prazo de 90 dias, a contar da data da sua publicação.

#### Artigo 16.º

##### Norma revogatória

Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 6.º, são revogados:

- a) A Lei n.º 1/2009, de 5 de janeiro;
- b) O Decreto-Lei n.º 399-E/84, de 28 de dezembro;
- c) O Decreto-Lei n.º 399-F/84, de 28 de dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 190/90, de 8 de junho;
- d) O artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 208/92, de 2 de outubro;
- e) O Decreto-Lei n.º 8/93, de 11 de janeiro;
- f) O Regulamento de Transportes em Automóveis, aprovado pelo Decreto n.º 37272, de 31 de dezembro de 1948.

#### Artigo 17.º

##### Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor 60 dias após a sua publicação, com exceção do artigo 8.º, que entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovada em 17 de abril de 2015.

A Presidente da Assembleia da República, *Maria da Assunção A. Esteves*.

Promulgada em 2 de junho de 2015.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendada em 4 de junho de 2015.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

#### ANEXO

(a que se refere o artigo 2.º)

#### Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros

#### CAPÍTULO I

#### Disposições gerais

#### Artigo 1.º

##### Objeto

O Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) estabelece o regime aplicável ao planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, fluvial, ferroviário e outros sistemas guiados, incluindo o regime das obrigações de serviço público e respetiva compensação.

#### Artigo 2.º

##### Âmbito

1 — O presente RJSPTP aplica-se às autoridades de transportes e aos operadores de serviço público que se dedicam à exploração do serviço público de transporte de passageiros nos modos de transporte referidos no artigo anterior.

2 — Ficam excluídos do âmbito de aplicação do presente RJSPTP:

a) O serviço público de transporte de passageiros com caráter histórico e de âmbito turístico;

b) O serviço público de transporte de passageiros abrangido por legislação específica, entre os quais:

i) O transporte em táxi, de acordo com o Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, alterado pelas Leis n.ºs 156/99, de 14 de setembro, e 106/2001, de 31 de agosto, pelos Decretos-Leis n.ºs 41/2003, de 11 de março, e 4/2004, de 6 de janeiro, e pela Lei n.º 5/2013, de 22 de janeiro;

ii) O transporte coletivo de crianças, de acordo com a Lei n.º 13/2006, de 17 de abril, alterado pela Lei n.º 17-A/2006, de 26 de maio, pelo Decreto-Lei n.º 255/2007, de 13 de julho, e pela Lei n.º 5/2013, de 22 de janeiro;

iii) Os serviços de transporte ocasionais e regulares especializados, de acordo com o Decreto-Lei n.º 3/2001, de 10 de janeiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 90/2002, de 11 de abril;

iv) O serviço de transporte regular fluvial, de acordo com o Decreto-Lei n.º 16/2014, de 3 de fevereiro.

### Artigo 3.º

#### Definições

Para efeitos do disposto no presente RJSPTP, entende-se por:

a) «Agrupamento de autoridades», qualquer conjunto de autoridades de transportes de um ou mais Estados membros que, por meio de contrato interadministrativo, protocolo, associação intermunicipal ou outra forma de acordo, estabelecem a articulação, a partilha ou a delegação das competências e responsabilidades de autoridade de transportes relativamente a uma dada zona geográfica, serviço público de transporte de passageiros ou operador;

b) «Autoridade de transportes», qualquer autoridade pública com atribuições e competências em matéria de organização, exploração, atribuição, investimento, financiamento e fiscalização do serviço público de transporte de passageiros, bem como de determinação de obrigações de serviço público e de tarifários numa determinada zona geográfica de nível local, regional ou nacional, ou qualquer entidade pública por aquela investido dessas atribuições e competências, sendo que, no contexto do presente RJSPTP, esta expressão pode também referir-se a um agrupamento de autoridades;

c) «Compensação por obrigação de serviço público», qualquer vantagem, nomeadamente financeira, concedida, direta ou indiretamente, por uma autoridade de transportes a um operador de serviço público, através de recursos públicos, durante o período de execução de uma obrigação de serviço público ou por referência a esse período;

d) «Conjunto de linhas», duas ou mais linhas;

e) «Contrapartida por direito de exploração de serviço público de transporte de passageiros», qualquer vantagem, nomeadamente de natureza financeira, atribuída por um operador de serviço público à autoridade de transportes competente, pelo direito de explorar um determinado serviço público de transporte de passageiros;

f) «Contrato de serviço público», um ou vários atos juridicamente vinculativos que estabelecem o acordo entre uma autoridade de transportes competente e um operador de serviço público, para atribuir a este último a gestão e a exploração de determinado serviço público de transporte de passageiros sujeito a obrigações de serviço público;

g) «Linha», serviço de transporte público, assegurando um itinerário fixo, segundo uma frequência e horários previamente aprovados, com tomada e largada de passageiros nos pontos terminais e intermédios estabelecidos;

h) «Direito exclusivo», um direito que autoriza um operador de serviço público a explorar determinado serviço público de transporte de passageiros numa linha, rede ou zona específica, com exclusão de outros operadores de serviço público;

i) «Obrigação de serviço público», a imposição definida ou determinada por uma autoridade de transportes, com vista a assegurar determinado serviço público de transporte de passageiros de interesse geral que um operador, caso considerasse o seu próprio interesse comercial, não assumiria, ou não assumiria na mesma medida ou nas mesmas condições, sem contrapartidas;

j) «Operador de serviço público», qualquer empresa ou agrupamento de empresas, públicas ou privadas, ou qualquer entidade pública que prestem determinado serviço público de transporte de passageiros;

k) «Operador interno», qualquer operador de serviço público que constitui uma entidade juridicamente distinta da autoridade de transportes, sobre a qual a autoridade de transportes competente a nível local, regional ou nacional — nos casos em que, nos termos do disposto na alínea d) do n.º 2 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, as competências de autoridade de transportes sejam exercidas a nível regional ou nacional — ou, em caso de agrupamento de autoridades, pelo menos uma autoridade competente, exerce um controlo análogo ao que exerce sobre os seus próprios serviços;

l) «Rede», o conjunto de linhas que asseguram a cobertura espacial de uma área por um ou vários modos de transporte público;

m) «Regulamento», o Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros;

n) «Serviço público de transporte de passageiros», o serviço de transporte de passageiros de interesse económico geral, prestado ao público numa base não discriminatória, nos termos do qual os veículos são colocados à disposição de múltiplas pessoas em simultâneo, que os utilizam mediante retribuição, segundo um regime de exploração previamente aprovado, não ficando ao serviço exclusivo de nenhuma delas;

o) «Serviço público de transporte de passageiros afluente», o serviço público de transporte de passageiros que funciona primordialmente como alimentação de outro serviço público de transporte de passageiros;

p) «Serviço público de transporte de passageiros alimentado», o serviço público de transporte de passageiros a jusante e utilizado pelos passageiros com origem ou destino em determinado serviço público de transporte de passageiros afluente;

q) «Serviço público de transporte de passageiros expresso», o serviço público de transporte de passageiros realizado para ligações diretas e semidiretas interurbanas entre aglomerados ou centros urbanos, complementares ao serviço público de transporte de passageiros intermunicipal e inter-regional;

r) «Serviço público de transporte de passageiros inter-regional», o serviço público de transporte de passageiros

que visa satisfazer as necessidades de deslocação entre diferentes comunidades intermunicipais ou áreas metropolitanas;

s) «Serviço público de transporte de passageiros municipal», o serviço público de transporte de passageiros que visa satisfazer as necessidades de deslocação dentro de um município e que se desenvolve integral ou maioritariamente dentro da respetiva área geográfica, mesmo que existam linhas secundárias e complementares ou outros elementos acessórios dessa atividade que entrem no território de municípios imediatamente contíguos, abrangendo os serviços de transporte locais e urbanos previstos na Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres, aprovada pela Lei n.º 10/90, de 17 de março;

t) «Serviço público de transporte de passageiros intermunicipal», o serviço público de transporte de passageiros que visa satisfazer as necessidades de deslocação entre diferentes municípios e que se desenvolve integral ou maioritariamente dentro da área geográfica de uma comunidade intermunicipal ou de uma área metropolitana, sem prejuízo da possibilidade de existirem linhas secundárias de interligação que entrem no território de comunidades intermunicipais ou áreas metropolitanas contíguas;

u) «Serviço público de transporte de passageiros flexível», o serviço público de transporte de passageiros explorado de forma adaptada às necessidades dos utilizadores, permitindo a flexibilidade de, pelo menos, uma das seguintes dimensões da prestação do serviço: itinerários, horários, paragens e tipologia de veículo;

v) «Serviço público de transporte de passageiros regular», o serviço público de transporte de passageiros explorado segundo itinerários, frequências, horários e tarifas predeterminados, no âmbito do qual podem ser tomados e largados passageiros em paragens previamente estabelecidas;

w) «Serviço público de transporte de passageiros complementar ou de substituição», o serviço público de transporte de passageiros estabelecido de forma complementar ou em substituição dos modos de transporte ferroviário pesado e ligeiro, fluvial ou rodoviário em sítio próprio, em horários ou frequências não asseguradas por aqueles, servindo zonas de paragem e percurso semelhantes e nos quais se mantenham válidos os mesmos títulos de transporte;

x) «Título de transporte intermodal», o título de transporte que confere o direito à utilização do serviço público de transporte de passageiros explorado por diversos operadores, de diferentes modos, em linhas, redes ou áreas geográficas determinadas, podendo resultar da iniciativa de dois ou mais operadores de serviço público ou de imposição da autoridade de transportes competente;

y) «Título de transporte monomodal», o título que confere o direito à utilização do serviço público de transporte de passageiros explorado por um único operador de serviço público, em linhas, redes ou áreas geográficas atribuídas a esse operador.

## CAPÍTULO II

### Autoridades de transportes

#### Artigo 4.º

##### Atribuições e competências

1 — Constituem atribuições das autoridades de transportes a definição dos objetivos estratégicos do sistema de mobilidade, o planeamento, a organização, a operação, a

atribuição, a fiscalização, o investimento, o financiamento, a divulgação e o desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, fluvial, ferroviário e outros sistemas guiados.

2 — Para prossecução das suas atribuições, as autoridades de transportes têm as seguintes competências:

a) 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;

b) Exploração através de meios próprios e ou da atribuição a operadores de serviço público, por meio da celebração de contratos de serviço público ou mera autorização, do serviço público de transporte de passageiros;

c) Determinação de obrigações de serviço público;

d) Investimento nas redes, equipamentos e infraestruturas dedicados ao serviço público de transporte de passageiros, sem prejuízo do investimento a realizar pelos operadores de serviço público;

e) Financiamento do serviço público de transporte de passageiros, bem como das redes, equipamentos e infraestruturas a este dedicados, e financiamento das obrigações de serviço público e das compensações pela disponibilização de tarifários sociais bonificados determinados pela autoridade de transportes;

f) Determinação e aprovação dos regimes tarifários a vigorar no âmbito do serviço público de transporte de passageiros;

g) Recebimento de contrapartidas pelo direito de exploração de serviço público de transporte de passageiros;

h) Fiscalização e monitorização da exploração do serviço público de transporte de passageiros;

i) Realização de inquéritos à mobilidade no âmbito da respetiva área geográfica;

j) Promoção da adoção de instrumentos de planeamento de transportes na respetiva área geográfica; e

k) Divulgação do serviço público de transporte de passageiros.

#### Artigo 5.º

##### Estado

1 — O Estado é a autoridade de transportes competente quanto ao serviço público de transporte de passageiros:

a) De âmbito nacional;

b) Em modo ferroviário pesado;

c) Explorado, nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto e na comunidade intermunicipal do Baixo Mondego, ao abrigo das relações concessórias entre o Estado e os operadores internos Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S. A., Metropolitano de Lisboa, E. P. E., Trans-tejo — Transportes do Tejo, S. A., Soflusa — Sociedade Fluvial de Transportes, S. A., Metro do Porto, S. A., Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S. A., e Sociedade Metro-Mondego, S. A., até ao termo das relações de serviço público em vigor;

d) Explorado em regime de concessão atribuída pelo Estado para a exploração do serviço de metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo, na sequência de concurso público realizado previamente à entrada em vigor do presente RJSPPT, até ao termo das respetivas relações contratuais;

e) Expresso;

f) De âmbito internacional, nos termos da legislação em vigor e sem prejuízo das competências previstas nos artigos 6.º e 7.º

2 — O Estado é, ainda, a autoridade de transportes subsidiariamente competente em todas as situações não abrangidas pelas atribuições e competências das demais autoridades de transportes, designadamente nos termos do n.º 3 do artigo 9.º

3 — O Estado pode delegar parte ou a totalidade das suas competências na área dos transportes noutras entidades, designadamente no Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), por despacho do membro do Governo responsável pela área dos transportes, ou nas comunidades intermunicipais, áreas metropolitanas ou municípios, nos termos do disposto no artigo 10.º

4 — O Estado prossegue as suas atribuições e exerce as competências de autoridade de transportes através do membro do Governo responsável pela área dos transportes, sem prejuízo das competências legal ou contratualmente cometidas ao membro do Governo responsável pela área das finanças.

#### Artigo 6.º

##### Municípios

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo anterior, os municípios são as autoridades de transportes competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros municipais.

2 — Os municípios podem associar-se com vista à prossecução conjunta de parte ou da totalidade das respetivas competências em matéria de serviços públicos de transporte de passageiros municipais ou delegar, designadamente em comunidades intermunicipais ou nas áreas metropolitanas, as respetivas competências, nos termos do disposto no artigo 10.º

#### Artigo 7.º

##### Comunidades intermunicipais

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo 5.º, as comunidades intermunicipais são as autoridades de transportes competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros intermunicipais que se desenvolvam integral ou maioritariamente na respetiva área geográfica.

2 — As comunidades intermunicipais podem associar-se com vista à prossecução conjunta das respetivas competências em matéria de serviços públicos de transporte de passageiros ou delegar as respetivas competências noutras entidades públicas, nos termos do disposto no artigo 10.º

#### Artigo 8.º

##### Áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo 5.º, as áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto são as autoridades de transportes competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros intermunicipais que se desenvolvam integral ou maioritariamente na respetiva área geográfica.

2 — No exercício das suas competências de autoridade de transportes, as áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto adotam, nos termos da lei, o modelo de organização que considerarem mais adequado, seja por meio dos respetivos órgãos ou por meio de serviços intermunicipalizados.

3 — Os membros dos conselhos de administração dos serviços intermunicipalizados criados pelas áreas metropolitanas para os efeitos referidos no número anterior são nomeados pelo conselho metropolitano, podendo ser exonerados a todo o tempo.

4 — Sem prejuízo do disposto no n.º 2, as áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto podem delegar as suas competências de autoridade de transportes noutras entidades públicas, nos termos do disposto no artigo 10.º

#### Artigo 9.º

##### Serviço público de transporte de passageiros inter-regional

1 — As autoridades de transportes competentes a nível intermunicipal devem coordenar-se na organização de serviços públicos de transporte de passageiros inter-regionais.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, as competências de autoridade de transportes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros inter-regionais são assumidas de forma partilhada entre as autoridades de transportes das áreas geográficas abrangidas, nos termos do disposto no artigo seguinte.

3 — Na falta de acordo entre duas autoridades de transportes competentes, o Estado pode assumir, transitoriamente, por despacho do membro do Governo responsável pela área dos transportes, as competências de autoridade de transportes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros inter-regionais respetivos.

#### Artigo 10.º

##### Delegação e partilha de competências

1 — As autoridades de transportes podem delegar, designadamente através de contratos interadministrativos, total ou parcialmente, as respetivas competências noutras autoridades de transportes ou noutras entidades públicas.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, duas ou mais autoridades de transportes podem acordar entre si o exercício partilhado de parte ou da totalidade das competências que lhes estão cometidas, designadamente através de contratos interadministrativos.

3 — Inclui-se no disposto no número anterior, designadamente, o estabelecimento de modelos de financiamento da exploração e investimentos estruturantes em serviços públicos de transporte de passageiros.

4 — A delegação e a partilha de competências referidas nos números anteriores, quando estejam em causa municípios, comunidades intermunicipais e áreas metropolitanas, processam-se nos termos previstos na Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, alterada pela Lei n.º 25/2015, de 30 de março, com as devidas adaptações.

5 — A delegação e a partilha de competências por parte do Estado são precedidas de despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.

6 — Os contratos de delegação e partilha de competências devem, no mínimo, estabelecer:

a) A delegação e partilha de competências e responsabilidades associadas à gestão do sistema de transportes;

b) A forma de associação e de desvinculação de uma autoridade de transportes face ao contrato em causa e responsabilidade inerentes.

7 — A associação ou desvinculação de uma autoridade de transportes não pode afetar a exequibilidade dos contratos de serviço público previamente celebrados ou que estejam em vigor.

8 — Os contratos referidos no presente artigo são remetidos ao IMT, I. P., previamente à sua entrada em vigor,

para verificação da sua conformidade com a lei e publicação no sítio na Internet daquele organismo.

### Artigo 11.º

#### Financiamento

1 — Sem prejuízo do disposto nos instrumentos contratuais que regulam a exploração do serviço público de transporte de passageiros, as autoridades de transportes competentes podem estabelecer mecanismos de financiamento das obrigações de serviço público de transporte de passageiros da sua competência que impliquem, designadamente, a afetação do produto das seguintes receitas:

a) Receitas tarifárias geradas pelo serviço público de transporte de passageiros, quando constituam receitas próprias das autoridades de transportes;

b) Receitas próprias provenientes da venda de cartões de suporte, nos termos definidos pela respetiva autoridade de transportes;

c) Receitas de outras atividades, designadamente de estacionamento;

d) Receitas decorrentes de taxas cobradas como contrapartida do exercício das funções de organização, supervisão, fiscalização e prestação de serviços relativos ao sistema de transportes públicos de passageiros de âmbito municipal, intermunicipal e inter-regional, bem como destinadas à manutenção e desenvolvimento dos sistemas de transportes públicos de passageiros;

e) Afetação de parte das receitas de contribuições já existentes, nos termos da legislação aplicável;

f) Receitas provenientes de comparticipação nas mais-valias e externalidades positivas atribuíveis ao sistema de transportes e que beneficiem outros setores;

g) Receitas de exploração comercial e publicidade nos serviços públicos de transporte de passageiros;

h) Receitas de contrapartidas financeiras pelo direito de exploração de serviços públicos de transporte de passageiros;

i) Outras receitas decorrentes da eventual operação de serviços intermediários, designadamente de canais de venda ou serviços conexos.

2 — Compete aos municípios a criação das taxas referidas na alínea d) do número anterior, nos termos do artigo 6.º da Lei n.º 10/90, de 17 de março, alterada pela Lei n.º 3-B/2000, de 4 de abril, e pelos Decretos-Leis n.ºs 380/2007, de 13 de novembro, e 43/2008, de 10 de março, da Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro, alterada pela Lei n.º 82-D/2014, de 31 de dezembro, da Lei n.º 53-E/2006, de 29 de dezembro, alterada pelas Leis n.ºs 64-A/2008, de 31 de dezembro, e 117/2009, de 29 de dezembro, do presente RJSPTP e da demais legislação aplicável.

3 — Quando estejam em causa serviços públicos de transporte de passageiros de âmbito municipal, as taxas referidas no número anterior são devidas pelos operadores de serviço público de transporte de passageiros ao município que reveste, nos termos do presente RJSPTP, o estatuto de autoridade de transportes competente.

4 — Quando estejam em causa serviços públicos de transporte de passageiros de âmbito intermunicipal ou inter-regional, a fixação das taxas referidas no n.º 2 depende de acordo entre os municípios que integram a comunidade intermunicipal ou área metropolitana que assume o estatuto de autoridade de transportes competente.

5 — O acordo referido no número anterior designa os municípios competentes para a aprovação da taxa, a qual constitui receita própria da comunidade intermunicipal ou área metropolitana em causa.

6 — As taxas referidas no n.º 2 incidem sobre a totalidade das receitas tarifárias e compensações pela disponibilização de tarifários sociais bonificados, líquidas de IVA, relativas aos serviços prestados dentro da área geográfica em que a autoridade de transportes competente exerce as respetivas competências, diretamente auferidas pelos operadores de serviço público de transporte de passageiros e que constituam receitas próprias desses operadores.

7 — As taxas a que se refere o número anterior não incidem sobre os montantes pagos, a título de retribuição, por operadores de serviço público a outros operadores de serviço público por eles subcontratados, ainda que a taxa seja calculada por referência à receita tarifária resultante da exploração do serviço público de transporte de passageiros.

8 — A percentagem referida no n.º 6 é aprovada por cada município, ou, no caso de comunidades intermunicipais ou áreas metropolitanas, por acordo entre os respetivos municípios, não podendo ultrapassar 2 %.

9 — O cofinanciamento do investimento na construção de infraestruturas de longa duração, material circulante e equipamentos de metro pesado ou metro de superfície pode ser contratualizado entre as autoridades de transportes competentes e o Estado.

10 — O cofinanciamento a que se refere o número anterior abrange unicamente a parcela do investimento que não seja passível de financiamento através de:

a) Resultados gerados pela exploração do sistema de transportes em causa;

b) Financiamento proveniente de fundos da União Europeia;

c) Outras fontes de financiamento.

11 — O cofinanciamento, pelo Estado, a que se refere o n.º 9 está dependente de:

a) Cofinanciamento, pelas autoridades de transportes competentes, dos investimentos a que se refere o n.º 9, em percentagem a contratualizar com o Estado;

b) Isenção de taxas municipais sobre a construção das infraestruturas de transportes em apreço, as quais não são consideradas como forma de cofinanciamento pelas autoridades de transportes competentes;

c) Disponibilidade e capacidade orçamental do Estado para o financiamento da infraestrutura em causa;

d) Enquadramento do projeto nas políticas e prioridades do Estado em matéria de transportes.

12 — O cofinanciamento, pelo Estado, a que se refere o n.º 9 não abrange:

a) As atividades de exploração, manutenção e renovação das infraestruturas, material circulante e equipamentos, as quais são da competência das autoridades de transporte respetivas;

b) Intervenções de requalificação urbana, de paisagismo, intervenções na rede viária e pedonal ou de outro tipo não diretamente relacionadas com infraestruturas de longa duração afetas necessárias ao transporte público de passageiros.

13 — O cofinanciamento a que se refere o n.º 9 está ainda dependente de:

a) Demonstração da viabilidade socioeconómica do projeto, através de análise custo-benefício realizada segundo metodologia oficial da União Europeia, e adoptando critérios e pressupostos rigorosos e realistas;

b) Demonstração da viabilidade financeira da exploração, manutenção e renovação das infraestruturas em causa ou demonstração da capacidade e compromisso das autoridades de transporte competentes para assumir o respetivo défice operacional ao longo da vida útil das mesmas;

c) Demonstração da justificação e enquadramento do tipo e capacidade da infraestrutura aos níveis de procura, estimados segundo parâmetros de referência internacionais;

d) Demonstração da otimização do dimensionamento do projeto e dos valores de investimento associados;

e) Demonstração, para as alíneas anteriores, de que os resultados obtidos para a infraestrutura proposta são mais favoráveis do que as alternativas de execução do projeto através de modo rodoviário em sítio próprio, modo rodoviário em sítio partilhado e metro ligeiro, quando esteja em causa uma infraestrutura de metro pesado.

#### Artigo 12.º

##### Fundo para o Serviço Público de Transportes

Por forma a auxiliar o financiamento das autoridades de transporte, o Governo deverá criar o Fundo para o Serviço Público de Transportes, sujeito à tutela conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, dos transportes e do ambiente, devendo ser regulamentado até 30 de junho de 2016.

### CAPÍTULO III

#### Planeamento e níveis de serviço

#### Artigo 13.º

##### Planeamento e coordenação

1 — O planeamento e a coordenação do serviço público de transporte de passageiros, por cada autoridade de transportes, devem:

a) Ser articulados com o serviço público de transporte de passageiros existente ou planeado na respetiva área geográfica;

b) Pressupor a articulação e otimização da exploração, visando a eficiência e eficácia do serviço público de transporte de passageiros no seu conjunto, independentemente da sua finalidade, natureza ou tipo de exploração, considerando, designadamente:

i) O serviço público de transporte de passageiros regular;

ii) O serviço público de transporte de passageiros flexível;

iii) O transporte em táxi;

iv) Os serviços de transporte escolar;

v) Outras soluções de mobilidade.

2 — A autoridade de transportes deve assegurar a articulação dos serviços da sua competência com os serviços da competência de outras autoridades de transporte, designa-

damente em áreas geográficas adjacentes e com os serviços realizados através dos modos ferroviário pesado e ligeiro, fluvial, rodoviário em sítio próprio e expresso que atravessem ou sirvam a área geográfica da sua competência.

3 — Quando o serviço público de transporte de passageiros, da competência de uma determinada autoridade de transportes, compreenda serviços secundários de interligação com a área geográfica da competência de outra autoridade de transportes, esta última deve ser consultada pela primeira no âmbito da organização dos respetivos serviços de transporte.

4 — O planeamento e a coordenação do serviço público de transporte de passageiros devem ter em conta os níveis mínimos de serviço público de transporte de passageiros referidos no artigo seguinte.

#### Artigo 14.º

##### Níveis mínimos de serviço público de transporte de passageiros

1 — As autoridades de transportes planeiam e coordenam os serviços públicos de transporte de passageiros da sua competência, por forma a promover a equidade de tratamento e de oportunidades dos cidadãos no acesso aos transportes, contribuindo para a coesão económica, social e territorial, devendo, para o efeito, assegurar, de forma progressiva até 3 de dezembro de 2019, no mínimo, os níveis de serviço público de transporte de passageiros constantes do anexo ao presente RJSPTP, que dele faz parte integrante.

2 — As autoridades de transportes competentes devem adotar os modos de transporte e modelos de organização e exploração do serviço público de transporte de passageiros que, em cada caso, se revelem mais adequados à procura e sejam economicamente sustentáveis e racionais, atendendo aos níveis mínimos referidos no número anterior, designadamente os modelos de exploração intermodal e flexível.

3 — Até 3 de dezembro de 2019 deve ser aferido o grau de implementação dos níveis mínimos de serviço público de transporte de passageiros a nível nacional e avaliada a sua adequabilidade à satisfação das necessidades de mobilidade das populações e ao volume de recursos públicos necessários e disponíveis para o seu financiamento.

4 — Os níveis mínimos de serviço público de transporte de passageiros podem ser atualizados por decreto-lei.

### CAPÍTULO IV

#### Exploração do serviço público de transporte de passageiros

##### SECÇÃO I

##### Princípios gerais

#### Artigo 15.º

##### Acesso à atividade de exploração do serviço público de transporte de passageiros

O serviço público de transporte de passageiros apenas pode ser explorado por pessoas singulares ou coletivas que cumpram os requisitos de acesso à atividade nos termos da legislação aplicável, sem prejuízo do disposto no presente RJSPTP quanto à exploração do serviço público de transporte de passageiros flexível.

**Artigo 16.º****Formas de exploração do serviço público de transporte de passageiros**

1 — O serviço público de transporte de passageiros pode ser explorado:

a) Diretamente pelas autoridades de transportes competentes, designadamente com recurso a meios próprios;  
b) Mediante atribuição, através da celebração de contrato de serviço público:

- i) A operadores internos;
- ii) A outros operadores de serviço público;

c) Mediante autorização, no caso do serviço público de transporte de passageiros expresso, nos termos do artigo 33.º

2 — Os contratos de serviço público podem abranger uma linha, um conjunto de linhas ou uma rede que abranja a área geográfica de uma ou mais autoridades de transportes competentes contíguas.

**Artigo 17.º****Operadores internos**

1 — Os operadores internos exploram o serviço público de transporte de passageiros diretamente ou mediante subcontratação, nos termos do número seguinte, em conformidade com o disposto no Regulamento.

2 — Os operadores internos podem explorar o serviço público de transporte de passageiros mediante subcontratação a outros operadores, nos termos do Regulamento e da demais legislação aplicável, nomeadamente do Código dos Contratos Públicos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, sempre sujeita a autorização da autoridade de transportes competente.

3 — A posição de qualquer operador interno, ao abrigo dos regimes legais, regulamentares ou contratuais aplicáveis à exploração do serviço público de transporte de passageiros, pode ser cedida a outro operador interno, mediante acordo entre a autoridade de transportes competente e os operadores internos envolvidos.

4 — O disposto no número anterior não implica a caducidade do regime legal, regulamentar ou contratual aplicável à exploração.

**SECÇÃO II****Formas de contratação do serviço público de transporte de passageiros****Artigo 18.º****Seleção de operadores de serviço público**

1 — A seleção de qualquer operador de serviço público segue o regime jurídico estabelecido no Regulamento e no Código dos Contratos Públicos, sem prejuízo do disposto no presente RJSPTP.

2 — Os procedimentos de seleção de um operador de serviço público, dos quais possa resultar a assunção de encargos para o Orçamento do Estado, ficam dependentes da aprovação prévia dos membros do Governo responsáveis pela área das finanças e dos transportes, sob pena de nulidade do ato de adjudicação.

3 — Cabe à autoridade de transportes competente preparar e aprovar o procedimento de seleção dos operadores de serviço público, designadamente o programa do procedimento e o respetivo caderno de encargos, nos termos do Regulamento e do Código dos Contratos Públicos.

**Artigo 19.º****Ajuste direto**

1 — A exploração do serviço público de transporte de passageiros pode ser adjudicada por ajuste direto, pela autoridade de transportes competente, a operadores internos ou a outros operadores de serviço público, nos termos do artigo 5.º do Regulamento e no respeito pelo disposto no Código dos Contratos Públicos.

2 — A exploração do serviço público de transporte de passageiros pode ainda ser adjudicada por ajuste direto pela autoridade de transportes competente em situações excecionais destinadas a assegurar o interesse público, designadamente em caso de rutura ou de risco eminente de rutura de serviços ou em situações de emergência.

3 — Nas situações de emergência, a autoridade de transportes competente pode, em alternativa ao ajuste direto, optar pela prorrogação, mediante acordo com o operador de serviço público, do prazo de um determinado contrato de serviço público.

4 — Em qualquer dos casos referidos nos n.ºs 2 e 3, o período de contratação não pode exceder o período necessário à conclusão de um procedimento concursal, nos termos do presente RJSPTP e da demais legislação aplicável, não podendo, em caso algum, exceder os dois anos.

**SECÇÃO III****Contrato de serviço público de transporte de passageiros****Artigo 20.º****Tipos de contratos**

1 — O contrato de serviço público pode assumir a natureza de contrato de concessão de serviço público de transporte de passageiros e de contrato de prestação de serviço público de transporte de passageiros.

2 — Considera-se contrato de concessão de serviço público de transporte de passageiros aquele em que o operador de serviço público se obriga a explorar o serviço público de transporte de passageiros, em condições e por um período determinados pela autoridade de transportes competente, em nome próprio e sob sua responsabilidade, sendo remunerado, total ou parcialmente, pelas tarifas cobradas aos passageiros.

3 — Considera-se contrato de prestação de serviço público de transporte de passageiros aquele em que o operador de serviço público se obriga a prestar o serviço público de transporte de passageiros em condições e por um período determinados pela autoridade de transportes competente, mediante o pagamento de uma determinada remuneração por parte da mesma.

4 — É igualmente admitida a celebração de contratos de serviço público que reúnam características dos contratos mencionados nos n.ºs 2 e 3.

5 — Os contratos de serviço público referidos nos números anteriores podem prever regimes de incentivos e penalidades associados ao desempenho do operador de serviço público.

## Artigo 21.º

**Forma e conteúdo do contrato**

1 — O contrato de serviço público é obrigatoriamente reduzido a escrito, dele devendo constar de forma clara os direitos e obrigações de cada uma das partes e as características do serviço público de transporte a prestar, designadamente, e quando aplicável:

a) O modelo de remuneração do operador de serviço público, incluindo a eventual compensação por obrigações de serviço público previstas no contrato e os critérios para a sua determinação, quando sejam impostas;

b) O modelo de contrapartidas a pagar pelo operador de serviço público à autoridade de transportes competente pelo direito de exploração do serviço público de transporte de passageiros;

c) O regime de partilha de risco e de responsabilidades, entre autoridade de transportes e operador, inerente ao contrato, designadamente perante os passageiros e terceiras entidades;

d) A titularidade e o modo de repartição das receitas geradas pela exploração do serviço;

e) O regime de incentivos e penalidades, quando aplicável.

f) A cobertura espacial e temporal da procura e da oferta, os títulos de transporte a disponibilizar, o respetivo tarifário e o sistema de bilhética e as formas de articulação intermodal;

g) O prazo de vigência do contrato, de acordo com o previsto no Regulamento;

h) Os direitos exclusivos atribuídos e ou as obrigações de serviço público, caso sejam impostas;

i) As modalidades de repartição dos custos ligados à prestação dos serviços, nomeadamente, os custos de pessoal, de energia, de gestão, de manutenção e de operação de veículos;

j) Os parâmetros de qualidade do serviço, contemplando os critérios de qualidade mais relevantes para os passageiros, como sejam a pontualidade, a informação prestada, a taxa de ocupação, o serviço de apoio ao cliente, a limpeza e a conservação dos veículos;

k) Os parâmetros de qualidade ambiental e energética, segurança, acessibilidade a pessoas de mobilidade reduzida e conforto associados aos veículos;

l) O sistema de indicadores de execução e fiscalização do contrato, sua especificação, requisitos de transferência de dados, titularidade do sistema e processo de auditoria, obrigações de reporte, bem como a forma e a periodicidade da sua comunicação;

m) Regras relativas à modificação e ao incumprimento do contrato pelas partes, bem como à sua resolução;

n) Indicação dos casos em que é possível a alteração, a suspensão ou a resolução do contrato por razões de interesse público;

o) A propriedade do material circulante e dos restantes meios afetos à exploração e o respetivo planeamento e gestão;

p) O regime associado ao estabelecimento da concessão;

q) A caução aplicável, nos termos previstos no Código dos Contratos Públicos.

2 — Compete às autoridades de transportes proceder ao acompanhamento dos contratos de serviço público de que sejam titulares ao abrigo do presente RJSPTP, diretamente ou por delegação de competências, e moni-

torizar o respetivo cumprimento, designadamente com base na informação contida no sistema de informação de âmbito nacional referido no artigo seguinte, bem como no conjunto de indicadores estabelecidos nos contratos celebrados.

3 — O contrato pode prever o início ou termo faseado da exploração do serviço público de transporte de passageiros, designadamente por linhas, áreas geográficas ou modos de transporte.

## Artigo 22.º

**Dever de informação e comunicação**

1 — Os serviços públicos de transporte de passageiros em exploração à data da entrada em vigor do presente RJSPTP, bem como os atribuídos ao abrigo do mesmo, são objeto de registo obrigatório num sistema de informação, de âmbito nacional, cuja gestão é da responsabilidade do IMT, I. P., em cooperação com as autoridades de transportes competentes, nos termos de deliberação a aprovar pelo conselho diretivo do IMT, I. P.

2 — Os operadores de serviço público que exploram os serviços referidos no número anterior devem registar no sistema de informação nele mencionado, no prazo de 60 dias a contar da data da entrada em vigor do presente RJSPTP, ou após o início da exploração de qualquer novo serviço público de transporte de passageiros, consoante aplicável, os dados alfanuméricos e geográficos relativos a esse serviço, designadamente quanto a percurso, paragens, horários, tarifários e ligações com outros serviços públicos e equipamentos públicos.

3 — No prazo de 60 dias a contar da data da entrada em vigor de qualquer modificação de serviço público de transporte de passageiros, os operadores de serviço público devem atualizar, no sistema de informação referido no n.º 1, os dados referidos no número anterior.

4 — Anualmente, até ao final do primeiro semestre, os operadores de serviço público devem registar ou atualizar, no sistema de informação referido no n.º 1, o respetivo relatório e contas anual referente ao ano anterior, bem como os dados anuais a definir por deliberação a aprovar pelo conselho diretivo do IMT, I. P., os quais incluem, designadamente, e para cada linha, área geográfica e título de transporte, a seguinte informação:

a) Dados geográficos e alfanuméricos de caracterização de cada linha e paragem;

b) Horário;

c) Tarifários;

d) Número de veículos.km produzidos;

e) Número de lugares.km produzidos;

f) Número de passageiros transportados;

g) Número de passageiros.km transportados;

h) Número de lugares.km oferecidos;

i) Receitas e vendas tarifárias anuais;

j) Custos diretos e indiretos da operação, de acordo com as normas contabilísticas em vigor;

k) Velocidade comercial média à hora de ponta e fora da hora de ponta;

l) Tipologia de veículo utilizado, incluindo a capacidade, o tipo de combustível e o consumo médio por km.

5 — O registo dos dados referidos nos números anteriores cabe aos operadores de serviço público respetivos, competindo às autoridades de transportes garantir que esse registo é efetuado, bem como validar os dados.

6 — Os operadores de serviço público devem divulgar ao público, na Internet, informação relevante detalhada sobre as características do serviço público de transporte prestado, nos termos a definir por deliberação a aprovar pelo conselho diretivo do IMT, I. P., competindo às autoridades de transportes verificar o cumprimento do presente artigo.

7 — As autoridades de transportes competentes, o IMT, I. P., e a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), podem realizar auditorias técnicas e financeiras ao funcionamento dos operadores de serviço público, tendo estes o dever de colaborar nas mesmas.

8 — A informação prestada ao abrigo do presente artigo pode ser divulgada ao público, designadamente para efeitos de preparação de procedimentos concursais, sem prejuízo da salvaguarda de informação que constitua segredo comercial ou industrial ou segredo relativo à propriedade literária, artística ou científica.

9 — O disposto no presente artigo aplica-se igualmente aos serviços públicos de transporte de passageiros expresso, flexível e escolar.

10 — O sistema de informação previsto no presente artigo interliga-se com a plataforma de interoperabilidade da Administração Pública e com o sistema de pesquisa online de informação pública a que se refere o do Decreto-Lei n.º 135/99, de 22 de abril, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 29/2000, de 13 de março, 72-A/2010, de 18 de junho, e 73/2014, de 13 de maio, e assegura o cumprimento da Lei n.º 36/2011, de 21 de junho.

#### Artigo 23.º

##### Obrigações de serviço público

1 — As autoridades de transportes competentes podem impor obrigações de serviço público ao operador de serviço público, as quais devem ser formuladas de forma expressa e detalhada, por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis.

2 — As obrigações de serviço público são estabelecidas através de contrato a celebrar com o operador de serviço público, de portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes ou de ato do órgão executivo da autoridade de transportes competente.

#### Artigo 24.º

##### Compensação por obrigações de serviço público

1 — O cumprimento de obrigações de serviço público pode conferir o direito a uma compensação por obrigação de serviço público, a atribuir pela autoridade de transportes competente ao operador de serviço público respetivo.

2 — A atribuição da compensação referida no número anterior, quando aplicável, é efetuada nos termos do anexo ao Regulamento e do Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto, alterado pela Lei n.º 64/2013, de 27 de agosto.

3 — Nos termos das disposições referidas, a compensação por obrigação de serviço público não pode exceder um montante que corresponda ao efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e as receitas do operador de serviço público.

4 — As incidências referidas no número anterior são calculadas comparando a totalidade de custos e receitas do operador de serviço público num cenário de existência de obrigação de serviço público, com os decorrentes de um

cenário sem existência de obrigação de serviço público e em que os serviços abrangidos são explorados em condições de mercado.

5 — Caso outro valor não seja estabelecido em contrato de serviço público ou num dos atos referidos no n.º 2 do artigo anterior, considera-se, para efeitos de apuramento das incidências positivas e negativas resultantes de obrigações de serviço público estabelecidas relativamente a tarifas, que a elasticidade da procura ao preço é negativa, com o valor de menos um terço.

6 — Quando o estabelecimento de determinada obrigação de serviço público a um dado operador de serviço público resulte num benefício para terceiros operadores, designadamente decorrente do aumento da procura, a autoridade de transportes competente pode determinar a partilha daquele benefício com a autoridade de transportes e ou com o operador de serviço público ao qual foi imposta a obrigação.

#### Artigo 25.º

##### Auxílios de Estado

São proibidas quaisquer outras compensações, auxílios ou ajudas de entidades públicas a operadores de serviço público que não se enquadrem nos termos constantes do presente RJSPTP ou da legislação aplicável, designadamente o Regulamento e a legislação em matéria de concorrência.

#### Artigo 26.º

##### Serviço de transporte público de passageiros afluente e alimentado

1 — As autoridades de transportes competentes devem privilegiar, por razões de eficiência e eficácia do sistema de mobilidade, uma relação intermodal estruturada e fluida entre serviços públicos de transporte de passageiros afluentes e alimentados.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, a autoridade de transportes competente pode determinar a criação de determinado serviço de transporte público de passageiros afluente que realize a ligação a determinado serviço de transporte público de passageiros em modo ferroviário pesado e ligeiro, fluvial ou rodoviário em sítio próprio, promovendo a intermodalidade e a eficiência do sistema de transportes.

3 — O disposto no número anterior pode ser concretizado através da criação de determinado serviço público de transporte de passageiros e ou da reformulação do percurso de determinado serviço existente.

4 — O serviço público de transporte de passageiros afluente pode ser explorado na modalidade de serviço público de transporte de passageiros regular ou flexível.

5 — Para efeitos do disposto no artigo 41.º, caso aplicável, deve ser tido em conta o saldo global de acréscimo de receita gerado no serviço público de transporte de passageiros afluente, mas também no serviço público de transporte de passageiros por eles alimentado.

6 — A autoridade de transportes competente pode determinar o estabelecimento de uma compensação, a atribuir ao operador do serviço público de transporte de passageiros afluente pelos operadores dos serviços de transporte alimentados, nos termos do artigo 41.º, designadamente através do estabelecimento de um mecanismo específico de partilha de receitas de sistemas tarifários intermodais, aplicável aos títulos de transporte do serviço público de transporte de passageiros alimentado.

## Artigo 27.º

**Exploração em regime de exclusivo**

1 — O contrato de serviço público ou os atos referidos no n.º 2 do artigo 23.º podem prever a atribuição de um direito exclusivo ao operador de serviço público, durante o período de exploração do serviço público de transporte de passageiros, designadamente como contrapartida do cumprimento de obrigações de serviço público determinadas, sem prejuízo do disposto nos números seguintes.

2 — A eventual atribuição de um direito exclusivo diz apenas respeito ao modo de transporte objeto do contrato de serviço público em causa, salvo se expressamente estabelecido em contrário no contrato ou num dos atos referidos no n.º 2 do artigo 23.º, e ao serviço público de transporte de passageiros cuja competência caiba à autoridade de transportes que o atribui.

3 — A atribuição de um direito exclusivo a determinado operador de serviço público em determinada área geográfica não impede ou limita:

a) A exploração, por outros operadores de serviço público ou diretamente pela autoridade de transportes competente, de determinado serviço público de transporte de passageiros que atravessa essa área geográfica, por forma a assegurar as ligações com áreas geográficas adjacentes;

b) A exploração, por outros operadores de serviço público ou diretamente pela autoridade de transportes competente, do serviço de transporte escolar, do serviço público de transporte de passageiros complementar ou de substituição e dos serviços expresso;

c) A exploração, por outros operadores de serviço público ou diretamente pela autoridade de transportes competente, de serviços públicos de transporte de passageiros adicionais aos serviços contratualizados, que aquele operador não demonstre interesse em explorar, designadamente do serviço de transporte público de passageiros flexível ou do serviço de transporte público de passageiros afluente, em zonas ou períodos do dia não cobertos pela exploração atribuída no âmbito do direito exclusivo.

4 — A exploração referida na alínea a) do número anterior está sujeita a consulta prévia da autoridade de transportes competente da área geográfica atravessada ou interligada, pelo operador interessado em prestar o serviço em causa, relativamente aos percursos e locais de paragem dos serviços públicos de transporte em causa.

5 — No caso previsto na alínea c) do n.º 3, quando outro operador de serviço público pretenda explorar o serviço público de transporte de passageiros que o operador que detém o direito exclusivo não demonstre interesse em explorar, ou quando a autoridade de transportes competente pretenda proceder diretamente a essa exploração, esta propõe um acordo ao operador de serviço público titular do direito exclusivo para efeitos de modificação do contrato em vigor, tendo em conta as disposições e limites aplicáveis em matéria de contratação pública.

6 — Caso não seja possível alcançar o acordo referido no número anterior, a autoridade de transportes competente pode, por sua iniciativa, lançar os procedimentos de contratação previstos no presente RJSPTP e na demais legislação aplicável, para efeitos da atribuição da exploração do serviço público de transporte de passageiros em causa.

## Artigo 28.º

**Contrapartida financeira pelo direito de exploração de serviço público de transporte de passageiros**

A autoridade de transportes competente pode condicionar a atribuição do direito de exploração de serviços públicos de transporte de passageiros ao pagamento de contrapartida financeira pelos operadores de serviço público respetivos.

## SECÇÃO IV

**Conformação da relação contratual**

## Artigo 29.º

**Modificação do contrato**

1 — A autoridade de transportes competente e o operador de serviço público podem acordar na modificação do contrato de serviço público, no que respeita às regras de exploração e requisitos do serviço público, os quais podem incluir aditamentos ou supressões de serviços de transporte, tendo em conta os limites estabelecidos pela legislação aplicável em matéria de contratação pública e no contrato de serviço público.

2 — O contrato de serviço público pode também ser modificado por ato administrativo da autoridade de transportes competente, com fundamento em razões de interesse público, nos termos do contrato de serviço público, do presente RJSPTP e do Código dos Contratos Públicos.

3 — A modificação, criação ou supressão de determinado serviço público de transporte de passageiros explorado por um operador de serviço público não confere a um outro operador de serviço público, não abrangido pelo âmbito daquele contrato, o direito a qualquer compensação.

## Artigo 30.º

**Partilha de benefícios**

1 — A autoridade de transportes competente tem direito à partilha, em termos equitativos, dos benefícios da exploração de serviços públicos de transportes obtidos pelo operador de serviço público, no caso de ocorrerem alterações legislativas de carácter específico, serem emitidas autorizações ou determinações da referida autoridade, ou nas demais situações previstas na legislação aplicável, que tenham impacto direto favorável sobre os resultados relativos aos serviços em causa, devendo a autoridade de transportes competente, para este efeito, notificar o operador de serviço público afetado da verificação de qualquer uma das situações indicadas.

2 — Após a notificação referida no número anterior, a autoridade de transportes competente e o operador de serviço público devem iniciar negociações com vista à definição do montante do benefício e à definição da modalidade e demais termos da atribuição à autoridade de transportes da parte do benefício que lhe couber.

3 — Para efeitos do disposto no número anterior, a parcela dos benefícios previstos no presente artigo, a que a autoridade de transportes tem direito, é deduzida ao valor das compensações por obrigação de serviço público, caso estas sejam devidas pela autoridade de transportes ao operador de serviço público.

## Artigo 31.º

**Ajustamentos pontuais**

1 — Sem prejuízo das restantes modalidades de modificação do contrato estabelecidas no contrato de serviço público, no presente RJSPPT e no Código dos Contratos Públicos, a autoridade de transportes competente pode, por razões de interesse público e mediante decisão fundamentada, determinar o ajustamento pontual do serviço público de transporte de passageiros, no que diz respeito a:

- a) Percursos e paragens;
- b) Horários e frequências;
- c) Regime de regularidade e flexibilidade do serviço.

2 — O ajustamento pontual do serviço público de transporte de passageiros, previsto no número anterior, pode abranger uma ou mais alterações à rede de serviços públicos de transporte de passageiros explorada pelo operador, as quais ficam limitadas ao respeito cumulativo das seguintes condições:

- a) Não envolver, em cada ano de contrato, uma modificação que afete mais de 10 % do total de veículos.km anuais previstos no contrato ou de 25 %, caso se encontre no decurso dos dois primeiros anos de contrato;
- b) Não resultar num saldo global de veículos.km anuais superior ou inferior ao estabelecido no contrato;
- c) Não antecipar ou ultrapassar o horário diário de início e fim de exploração de cada linha;
- d) Não adicionar dias de exploração aos previstos contratualmente;
- e) Não implicar um aumento da frota ou dos recursos humanos necessários à exploração da rede em causa;
- f) Não resultar numa alteração da retribuição anual do operador de serviço público, quando aplicável.

3 — O ajustamento pontual do serviço público de transporte de passageiros, dentro dos limites previstos nos números anteriores, não implica a atribuição de compensações ao operador de serviço público.

4 — A decisão de ajustamento pontual do serviço público de transportes deve ser comunicada pela autoridade de transportes competente ao operador de serviço público, com uma antecedência mínima de 30 dias.

## Artigo 32.º

**Acordos de exploração conjunta e subcontratação**

1 — A exploração do serviço público de transporte de passageiros fundada em contrato de serviço público pode ser objeto de subcontratação, desde que tal seja autorizado pela autoridade de transportes competente, no respeito pelos limites impostos no Regulamento.

2 — Dois ou mais operadores de serviço público que se encontrem a explorar o serviço público de transporte de passageiros em zonas geográficas adjacentes ou em percursos ou horários total ou parcialmente coincidentes podem propor à autoridade de transportes competente uma exploração conjunta da totalidade ou de parte dos serviços que explorem.

3 — A proposta referida no número anterior deve conter os termos do acordo de exploração conjunta, bem como a partilha de benefícios e responsabilidades entre os operadores de serviço público envolvidos.

4 — Compete à autoridade de transportes competente decidir sobre a autorização de exploração conjunta de serviços públicos de transporte de passageiros.

5 — A autoridade de transportes competente pode condicionar a autorização referida no número anterior à par-

tilha dos benefícios resultantes do acordo de exploração conjunta com a autoridade de transportes ou à adopção de percursos, horários ou tarifários específicos que sirvam o interesse público e promovam a mobilidade dos passageiros.

## CAPÍTULO V

**Serviço público de transporte de passageiros expresso**

## Artigo 33.º

**Serviço público de transporte de passageiros expresso**

1 — O serviço público de transporte de passageiros expresso é explorado em regime de acesso livre, mediante comunicação prévia ao IMT, I. P., observados os requisitos estabelecidos em legislação especial.

2 — A legislação referida no número anterior estabelece as regras gerais aplicáveis aos títulos e tarifas a vigorar nos serviços públicos de transporte de passageiros expresso.

3 — O serviço público de transporte de passageiros expresso pode também ser explorado de acordo com o regime previsto na secção I do capítulo seguinte, para o serviço público de transporte de passageiros flexível.

4 — Os interfaces de transportes devem assegurar o acesso não discriminatório e a igualdade de oportunidades a todos os operadores de serviços públicos de transporte de passageiros expresso, designadamente quanto às instalações, oficinas, estacionamento, bilheteiras, sistemas de atendimento, venda e informação ao público, podendo o respetivo regime ser estabelecido por portaria do membro do Governo responsável pela área dos transportes ou por deliberação da AMT.

## CAPÍTULO VI

**Serviço público de transporte de passageiros flexível e serviço público de transporte escolar**

## SECÇÃO I

**Serviço público de transporte de passageiros flexível**

## Artigo 34.º

**Regime**

1 — A exploração do serviço público de transporte de passageiros pode ocorrer em regime de exploração regular, flexível ou mista, em função das necessidades de transportes a satisfazer na área geográfica a servir.

2 — A exploração do serviço público de transporte de passageiros flexível pode ser efetuada numa ou várias das seguintes modalidades:

- a) Flexibilidade, total ou parcial, na determinação das paragens, dos itinerários, das frequências e dos horários dos serviços;
- b) Flexibilidade na capacidade e características dos veículos a afetar a cada serviço;
- c) Existência de sistemas de solicitação ou reserva de serviço pelo passageiro;
- d) Regime tarifário especial;
- e) Exploração do serviço através da utilização de meios e recursos enquadráveis no disposto do n.º 2 do artigo seguinte;

f) Exploração do serviço através da utilização de meios e recursos afetos ao transporte escolar;

g) Exploração do serviço através da utilização do transporte em táxi; ou;

h) Exploração do serviço através da utilização do serviço de aluguer de veículos de passageiros com ou sem condutor, nos termos da respetiva legislação.

3 — A exploração do serviço público de transporte de passageiros flexível é atribuída tendo em conta o serviço público de transporte de passageiros já existente na mesma área territorial, podendo a referida exploração, caso aplicável, ser integrada ou articulada com o serviço público de transporte de passageiros regular já explorado no âmbito do mesmo modo ou de outros modos de transporte.

4 — A exploração do serviço público de transporte de passageiros flexível pode ser atribuída em áreas geográficas nas quais tenham sido atribuídos direitos exclusivos de exploração, nos termos previstos nos n.ºs 5 e 6 do artigo 27.º

#### Artigo 35.º

##### **Atribuição da exploração do serviço público de transporte de passageiros flexível**

1 — A exploração do serviço público de transporte de passageiros flexível é atribuída pela autoridade de transportes competente, de acordo com as regras do capítulo IV.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior e no artigo 15.º, podem ser fixadas, por portaria do membro do Governo responsável pela área dos transportes, regras específicas e simplificadas relativas ao acesso à atividade, à organização do mercado, aos condutores e veículos, aplicáveis ao serviço público de transporte de passageiros flexível.

#### Artigo 36.º

##### **Convolação do serviço público de transporte de passageiros regular**

1 — A exploração de determinado serviço público de transporte de passageiros regular pode ser convalidada em exploração de serviço público de transporte de passageiros flexível ou misto, mediante autorização da autoridade de transportes competente, a requerimento do interessado, sem prejuízo das regras estabelecidas para o efeito em contrato de serviço público celebrado previamente e das regras relativas à modificação do contrato previstas no Código dos Contratos Públicos.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, entende-se por convalidação a conversão de uma autorização para a exploração de determinado serviço público de transporte de passageiros regular em autorização para a exploração de serviço público de transporte de passageiros flexível ou misto, bem como a situação inversa.

## SECÇÃO II

### **Serviço público de transporte escolar**

#### Artigo 37.º

##### **Organização do transporte escolar**

1 — Cabe aos municípios, no âmbito das suas competências e da legislação aplicável a esta matéria, a organização e o financiamento do serviço público de transporte escolar dentro da respetiva área geográfica, sem prejuízo

da possibilidade de delegação ou partilha dessas competências, nos termos do disposto no artigo 10.º

2 — O serviço público de transporte escolar é assegurado com recurso a meios próprios do município ou da autoridade de transportes competente, se diferente do município, através de serviços especializados de transporte escolar ou do serviço público de transporte de passageiros regular ou flexível existente na área geográfica em causa.

3 — O disposto no número anterior não prejudica a aplicação das disposições legais vigentes relativas a transferências financeiras do Orçamento do Estado consignadas ao financiamento de despesas com transportes escolares.

4 — A contratação de serviços especializados de transporte escolar é realizada de acordo com a legislação aplicável em matéria de contratação pública, podendo prever, quando adequado, a possibilidade de utilização da capacidade de ocupação dos veículos por outros passageiros, no regime de serviço público de transporte flexível.

5 — A exploração dos serviços de transporte escolar pode ainda ser incluída no objeto dos procedimentos de contratação de serviços públicos de transporte de passageiros estabelecidos no capítulo IV, de acordo com as regras definidas no respetivo procedimento pela autoridade de transportes competente.

6 — Os termos da exploração do serviço de transporte escolar contratados de acordo com o disposto nos números anteriores podem ser modificados no decurso do prazo contratual, atendendo à evolução das necessidades de transporte decorrentes das flutuações da população escolar e do respetivo parque escolar, nos termos da legislação aplicável em matéria de contratação pública.

## CAPÍTULO VII

### **Títulos e tarifas de transporte**

#### Artigo 38.º

##### **Títulos de transporte**

1 — As regras gerais relativas à criação e disponibilização de títulos de transporte e aos sistemas de transportes inteligentes são definidas por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.

2 — A definição dos títulos de transporte a disponibilizar em determinado serviço público de transporte de passageiros, bem como a definição das regras específicas aplicáveis aos sistemas de transportes inteligentes, designadamente à gestão do sistema de bilhética, à disponibilização aos utilizadores de cartões de suporte e distribuição da respetiva receita e à recolha, disponibilização e tratamento de informação, cabem à autoridade de transportes competente e devem observar as regras gerais referidas no número anterior, podendo ser estabelecidas por deliberação do órgão executivo da autoridade de transportes competente e devendo constar do contrato de serviço público, quando este exista.

3 — A definição dos títulos de transporte nos termos dos números anteriores deve privilegiar a integração tarifária, a intermodalidade e a utilização de sistemas inteligentes de transportes, considerando ainda, quando adequado, as necessidades especiais de transporte ou de grupos de passageiros específicos, sem prejuízo do disposto no artigo 23.º, caso aplicável.

4 — O disposto no n.º 2 não inviabiliza a possibilidade de os operadores de serviço público proporem à autoridade de transportes competente a criação de títulos de transporte, nos termos do artigo seguinte, ficando a sua disponibilização sujeita a aprovação da mesma.

#### Artigo 39.º

##### Títulos da iniciativa dos operadores

1 — Os operadores de serviço público podem propor à autoridade de transportes competente, conjuntamente ou não com outros operadores de serviço público, a criação de títulos monomodais.

2 — A criação dos títulos referidos no número anterior encontra-se sujeita a autorização da autoridade de transportes competente, tendo em conta o planeamento, a articulação, a integração, a sustentabilidade e a otimização do sistema de transportes.

3 — A disponibilização de títulos da iniciativa dos operadores de serviço público, nos termos do presente artigo, não confere direito a compensação por obrigação de serviço público.

#### Artigo 40.º

##### Fixação e atualização de tarifas

1 — Sem prejuízo das regras tarifárias previstas contratualmente, podem ser estabelecidas pela autoridade de transportes regras gerais relativas à fixação de valores máximos de preços e atualização das tarifas, em qualquer dos casos sendo assegurada a conformidade com a portaria referida no n.º 1 do artigo 38.º

2 — No respeito pelas regras tarifárias estabelecidas nos termos do número anterior, compete às autoridades de transportes competentes a aprovação e fixação dos tarifários a vigorar nas respetivas áreas geográficas, tendo em conta, se aplicável, a proposta dos operadores de serviço público.

3 — Incumbe aos operadores de serviço público a divulgação dos títulos de transporte disponíveis e tarifas em vigor, nos locais de venda ao público e nos respetivos sítios na Internet, sem prejuízo de outros meios de divulgação tidos por adequados.

4 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, incumbe às autoridades de transportes a divulgação de informação consolidada relativa aos títulos de transporte disponíveis e tarifas em vigor na sua área geográfica de competência.

#### Artigo 41.º

##### Regras de utilização, repartição de receitas e fixação e atualização tarifária de títulos de transporte intermodais

1 — Sem prejuízo das regras previstas contratualmente, a definição das regras de utilização, designadamente quanto ao zonamento, dos critérios para a repartição de receitas pela utilização de títulos intermodais entre os operadores envolvidos e a fixação e atualização tarifária são estabelecidos pela autoridade de transportes competente, exceto relativamente aos títulos previstos no artigo 39.º

2 — As decisões respeitantes a títulos intermodais válidos em operadores de serviço público sob competência de mais do que uma autoridade de transporte carecem de acordo entre as autoridades de transporte envolvidas quanto à definição das respetivas regras de utilização, dos critérios para a repartição das receitas pela utilização dos títulos intermodais entre os operadores envolvidos e quanto à fixação e atualização tarifária.

3 — Para efeitos do disposto no número anterior, quando a autoridade de transportes competente for o Estado, ou estejam em causa verbas do Orçamento do Estado, a definição de critérios para a repartição de receitas pela utilização de títulos intermodais é estabelecida por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.

4 — Os critérios referidos nos números anteriores são objetivos, mensuráveis e auditáveis.

## CAPÍTULO VIII

### Supervisão, fiscalização e regime sancionatório

#### Artigo 42.º

##### Supervisão e fiscalização

1 — A exploração do serviço público de transporte de passageiros, ao abrigo do disposto no presente RJSPTP, está sujeita à supervisão e fiscalização das autoridades de transportes competentes, as quais podem promover, nesse âmbito, as auditorias tidas por convenientes, nos termos da lei.

2 — No âmbito das suas atribuições de supervisão e fiscalização, as autoridades de transportes competentes supervisionam e fiscalizam a atividade do operador de serviço público em tudo o que respeite à exploração dos serviços e sua conformidade com o disposto no presente RJSPTP e na demais regulamentação aplicável, bem como, se aplicável, o cumprimento do disposto nos contratos de serviço público em que se funda a exploração do serviço público de transporte de passageiros.

3 — O operador de serviço público faculta à autoridade de transportes competente ou a qualquer outra entidade por esta designada, desde que devidamente credenciada, livre acesso às suas instalações, bem como a todos os documentos relativos às instalações e atividades prosseguidas ao abrigo do disposto no presente RJSPTP, incluindo as estatísticas e os registos de gestão utilizados, e presta sobre todos esses documentos os esclarecimentos que lhe sejam solicitados, ficando a autoridade de transportes competente ou a entidade por si designada obrigada a respeitar a confidencialidade das matérias que revistam a natureza de segredo comercial, nos termos legais.

4 — As determinações da autoridade de transportes que venham a ser expressamente emitidas no âmbito dos poderes de fiscalização são imediatamente aplicáveis e vinculam o operador de serviço público, sem prejuízo da possibilidade de recurso aos meios judiciais disponíveis.

5 — Quando o operador de serviço público não cumpria, dentro do prazo que razoavelmente lhe seja fixado, as determinações expressamente emitidas pela autoridade de transportes competente no âmbito dos seus poderes de fiscalização, assiste à autoridade de transportes competente a faculdade de proceder à correção da situação, diretamente ou através de terceiros, sendo os custos incorridos para o efeito suportados pelo operador de serviço público.

6 — A autoridade de transportes competente pode recorrer à caução, caso exista, para pagamento dos custos incorridos em aplicação do disposto no número anterior, sem prejuízo da possibilidade de recurso aos meios judiciais disponíveis.

7 — Podem ainda fiscalizar o cumprimento das disposições do presente RJSPTP e da sua regulamentação, nos termos das respetivas atribuições e competências, a Guarda

Nacional Republicana, a Polícia de Segurança Pública, a Polícia Municipal, o IMT, I. P., a AMT, os municípios, as comunidades intermunicipais, as áreas metropolitanas e outras entidades com atribuições e competências de fiscalização sobre as atividades económicas e atividades do setor da mobilidade e dos transportes.

#### Artigo 43.º

##### Responsabilidade do operador de serviço público

1 — O operador de serviço público responde, nos termos do contrato de serviço público ou do título que o habilite a operar, e do presente RJSPTP e da demais legislação aplicável, por quaisquer prejuízos causados no exercício da exploração do serviço público de transporte de passageiros, pela culpa ou pelo risco, não sendo a autoridade de transportes competente responsável neste âmbito.

2 — O operador de serviço público responde ainda, nos termos gerais da relação comitente-comissário, pelos prejuízos causados pelas entidades por si contratadas para o desenvolvimento da exploração do serviço público de transporte de passageiros ao abrigo do disposto no presente RJSPTP.

#### Artigo 44.º

##### Incumprimento

1 — Sem prejuízo de outros mecanismos sancionatórios aplicáveis e salvo quando as situações de incumprimento estejam reguladas num contrato de serviço público, em caso de incumprimento grave ou reiterado, por parte do operador de serviço público, das obrigações que lhe incumbem, a autoridade de transportes competente pode determinar a suspensão da prestação do serviço público em causa, pelo prazo máximo de um ano, ou proceder à revogação da respetiva autorização.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, a autoridade de transportes competente deve notificar o operador de serviço público do incumprimento e dar-lhe a possibilidade de se pronunciar num prazo não inferior a cinco dias.

3 — Após ter procedido à audiência do operador de serviço público, nos termos do previsto no número anterior, a autoridade de transportes competente pode exigir-lhe que cesse o incumprimento num prazo razoável, que a autoridade fixa para o efeito.

4 — Caso, após as diligências previstas nos números anteriores, o incumprimento se mantenha, a autoridade de transportes competente pode aplicar as sanções previstas no n.º 1.

5 — Em qualquer caso, o incumprimento grave ou reiterado das obrigações que incumbam ao operador pode dar lugar à suspensão do pagamento das compensações a que tenha direito nos termos do artigo 24.º, enquanto durar o incumprimento.

#### Artigo 45.º

##### Sanções contratuais

1 — O contrato de serviço público deve prever a aplicação de multas contratuais para o caso de incumprimento das obrigações nele previstas, cabendo à autoridade de transportes competente que seja parte no contrato a sua aplicação, a qual fica dependente de notificação prévia efetuada ao operador de serviço público para reparar o incumprimento, no prazo definido no contrato.

2 — O prazo para reparação do incumprimento é fixado de acordo com critérios de razoabilidade e tem sempre em conta a defesa do interesse público e a manutenção em operação do serviço público de transporte de passageiros em causa.

3 — A impugnação do ato que aplique a multa não suspende a obrigação de pagamento da mesma.

4 — O produto das multas contratuais reverte para a autoridade de transportes competente.

5 — Caso o operador de serviço público não proceda ao pagamento voluntário das multas contratuais que lhe sejam aplicadas, no prazo de 10 dias úteis a contar da sua notificação pela autoridade de transportes competente, esta pode utilizar a caução, caso exista, para pagamento das mesmas.

6 — No caso de não existir caução, ou de o seu montante ser insuficiente para o pagamento das multas, a autoridade de transportes competente pode deduzir o valor em dívida no montante da compensação por obrigação de serviço público por ela devida ao operador de serviço público em causa.

7 — Os valores mínimos e máximos das multas contratuais são fixados no contrato de serviço público, devendo a sua concreta determinação, pela autoridade de transportes que é parte no contrato, atender à gravidade da infração.

8 — A aplicação das multas previstas no presente artigo não isenta o operador de serviço público da responsabilidade, designadamente criminal e civil, a que eventualmente haja lugar.

#### Artigo 46.º

##### Contraordenações

1 — Constituem contraordenação, punível com coima, as seguintes infrações:

a) A exploração do serviço público de transporte de passageiros, em linha ou em rede, sem contrato ou autorização, em violação do disposto nos artigos 15.º e 16.º;

b) O incumprimento das obrigações de serviço público, tal como definidas no contrato ou nos termos do artigo 23.º;

c) O incumprimento das regras de exploração do serviço público de transporte de passageiros expresso, referidas no artigo 33.º;

d) A subcontratação da exploração do serviço público de transporte de passageiros, sem autorização da autoridade de transportes competente, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 17.º e no n.º 1 do artigo 32.º;

e) O incumprimento do dever de informação e comunicação referido no artigo 22.º;

f) A exploração do serviço público de transporte de passageiros flexível, em violação do disposto nos artigos 34.º a 36.º e da respetiva regulamentação;

g) O incumprimento das regras relativas ao sistema tarifário aplicáveis aos operadores de serviço público, previstas no artigo 40.º e na respetiva regulamentação;

h) A exploração do serviço público de transporte de passageiros sem a autorização para a manutenção do regime de exploração a título provisório referida nos artigos 10.º a 12.º da lei que aprova o presente RJSPTP, quando aplicável.

2 — As contraordenações previstas nas alíneas a), d) e e) do número anterior são puníveis com coima de € 1 250 a € 3 740 ou de € 10 000 a € 30 000, consoante sejam praticadas por pessoa singular ou coletiva, sendo imputáveis ao operador de serviço público.

3 — As contraordenações previstas nas alíneas *c)*, *f)* e *g)* do n.º 1 são puníveis com coima de € 15 000 a € 44 891,81, sendo imputáveis ao operador de serviço público.

4 — Às contraordenações previstas nos números anteriores é aplicável o regime geral das contraordenações, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro.

5 — A negligência e a tentativa são puníveis.

#### Artigo 47.º

##### Sanções acessórias

1 — Simultaneamente com a coima, pode ser determinada a aplicação das sanções acessórias previstas nas alíneas *b)* e *g)* do n.º 1 do artigo 21.º do regime geral das contraordenações, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, em função da gravidade da infração e da culpa do agente, no caso das contraordenações previstas nas alíneas *a)* e *d)* do n.º 1 do artigo anterior.

2 — As sanções acessórias referidas no número anterior têm a duração máxima de dois anos.

#### Artigo 48.º

##### Processamento

1 — A instauração e instrução dos processos de contraordenação compete à AMT, sendo a aplicação das respetivas coimas e sanções acessórias da competência do respetivo conselho de administração.

2 — A AMT deve manter um registo organizado e atualizado de todas as infrações cometidas nos termos da legislação em vigor.

3 — As autoridades de transportes transmitem à AMT os factos subsumíveis aos tipos contraordenacionais previstos no artigo anterior, imediatamente após tomarem conhecimento da sua verificação, e colaboram na instrução do processo contraordenacional.

#### Artigo 49.º

##### Produto das coimas

O produto das coimas aplicadas por força do presente RJSPTP reverte:

- a)* Em 25 %, para a entidade que transmite à AMT os factos subsumíveis aos tipos contraordenacionais previstos no artigo 46.º, constituindo sua receita própria;
- b)* Em 45 %, para a AMT, constituindo sua receita própria;
- c)* Em 30 %, para o Estado.

#### Artigo 50.º

##### Atribuições e competências da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

As atribuições e competências cometidas pelo presente RJSPTP às autoridades de transportes não colocam em causa as competências e atribuições da AMT em matéria de serviço público de transporte de passageiros, nos termos previstos nos respetivos estatutos.

#### Artigo 51.º

##### Simplificação administrativa

1 — Os procedimentos administrativos abrangidos pelo presente RJSPTP e por outros com eles conexos devem realizar-se de forma célere e simplificada para o cidadão,

empresas e entidades públicas, tramitando preferencialmente por meios eletrónicos.

2 — Todos os procedimentos administrativos previstos no presente RJSPTP, para cuja instrução ou decisão final seja legal ou regulamentarmente exigida a apresentação de certidões ou declarações de entidades administrativas, estão abrangidos pelo Decreto-Lei n.º 135/99, de 22 de abril, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 29/2000, de 13 de março, 72-A/2010, de 18 de junho, e 73/2014, de 13 de maio, que o republica, designadamente pelo disposto nos seus artigos 28.º, 28.º-A e 32.º, bem como pelo Decreto-Lei n.º 114/2007, de 19 de abril.

#### Artigo 52.º

##### Taxas de emissão e gestão

Sem prejuízo das competências próprias das autarquias locais, a emissão de autorizações provisórias e a celebração de contratos de serviço público, bem como o seu acompanhamento e fiscalização, implicam o pagamento de taxas de emissão e gestão, em termos a aprovar por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.

#### Artigo 53.º

##### Legislação subsidiária

Em matéria de contratação pública, em tudo o que não esteja estabelecido no presente RJSPTP, aplica-se o previsto no Código dos Contratos Públicos e no Regulamento.

Anexo ao Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros

(a que se refere o artigo 14.º do RJSPTP)

#### Níveis mínimos do serviço público de transporte de passageiros

##### I. Critérios

1 — Para efeitos de especificação e monitorização, os níveis mínimos de serviço público de transporte de passageiros são definidos através dos seguintes critérios:

- a)* Cobertura territorial;
- b)* Cobertura temporal;
- c)* Comodidade;
- d)* Dimensionamento do serviço;
- e)* Informação ao público.

2 — A operacionalização dos níveis mínimos de serviço público de transporte de passageiros, referida no número anterior, deve considerar as seguintes referências:

*a)* A área geográfica em que o serviço público se desenvolve, bem como as estruturas territoriais e sistemas urbanos estabelecidos em sede de instrumentos de planeamento territorial, nomeadamente no Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território e nos programas regionais de ordenamento do território e nos planos diretores municipais;

*b)* Os instrumentos de planeamento de transportes e mobilidade existentes, os padrões de mobilidade associados tanto às necessidades de acesso a pólos geradores/atratores de deslocações e a equipamentos e serviços públicos de referência, designadamente nas áreas da saúde e educação,

bem como os movimentos pendulares decorrentes dos resultados do recenseamento geral da população (Censo) mais recente ou noutras fontes de recolha de informação.

3 — Em casos devidamente fundamentados, em que a plena operacionalização dos níveis mínimos de serviço público de transporte de passageiros seja desproporcionalmente difícil ou requeira a aplicação de meios económico-financeiros desproporcionados ou não disponíveis, as autoridades de transportes são pontualmente dispensadas da aplicação dos níveis mínimos de serviço público de transporte de passageiros previstos no presente anexo.

## II. Cobertura territorial

1 — Os critérios de cobertura territorial estão relacionados com a amplitude geográfica e com a conectividade interna oferecida pelos serviços públicos de transporte de passageiros.

2 — Estes critérios visam especificar em que medida a rede permite estabelecer ligações entre as diversas zonas da área geográfica servida em condições adequadas, designadamente em termos de tempo total de deslocação.

3 — Para efeitos de configuração do nível mínimo de serviço público de transporte de passageiros, devem ser cumpridos os seguintes critérios de cobertura territorial:

a) Todos os locais com população residente superior a 40 habitantes, de acordo com os dados do mais recente Censo disponível, devem ter acesso a serviço público de transporte de passageiros flexível ou, quando a procura o justifique, a serviço público de transporte de passageiros regular, que assegure a sua conexão, direta ou através de transbordos, à sede de município respetivo e aos principais equipamentos e serviços públicos de referência de nível municipal;

b) Todas as sedes de concelho devem dispor de um serviço público de transporte de passageiros flexível ou, quando a procura o justifique, serviço público de transporte de passageiros regular, que assegure a sua conexão com as restantes sedes de concelho da comunidade intermunicipal ou área metropolitana em que se insiram, sem prejuízo do disposto no critério IV.

## III. Cobertura temporal

1 — Os critérios de cobertura temporal estão relacionados com a amplitude horária e ritmo de funcionamento dos serviços públicos de transporte de passageiros.

2 — Estes critérios visam especificar em que medida:

a) O período horário de funcionamento cobre satisfatoriamente as necessidades de deslocação das populações;

b) A distribuição horária do serviço ao longo do dia cobre satisfatoriamente as necessidades de deslocação das populações.

3 — Para efeitos de configuração do nível mínimo de serviço público de transporte de passageiros, devem ser cumpridos, através de serviço público de transporte de passageiros flexível ou, quando a procura o justifique, serviço público de transporte de passageiros regular, os seguintes critérios de cobertura temporal:

a) Os horários praticados devem ser ajustados às necessidades da população e ao período de funcionamento dos equipamentos e serviços públicos, comércio e emprego;

b) Ligações entre um local e a respetiva sede de concelho, no mínimo em três dias da semana, que assegurem:

i) Uma circulação no sentido local — sede de concelho, no período da manhã;

ii) Uma circulação no sentido sede de concelho — local, no período da tarde;

c) Ligações entre sedes de concelho, que assegurem:

i) Uma circulação em cada sentido durante o período da manhã;

ii) Uma circulação em cada sentido durante o período de tarde.

4 — Nas deslocações dentro de um perímetro urbano com mais de 50 000 habitantes, que assegurem:

a) Duas circulações por hora nos períodos de ponta da manhã e da tarde durante os períodos letivos e de férias escolares;

b) Uma circulação por hora no corpo de dia, durante todo o ano.

5 — Nos perímetros urbanos com menos de 50 000 habitantes, as necessidades de deslocações devem ser analisadas caso a caso, de forma a estruturar uma cobertura temporal de serviços que assegure uma adequada satisfação das necessidades das populações.

6 — Os critérios de cobertura temporal estabelecidos no presente critério são válidos para todos os dias úteis do ano.

## IV. Comodidade

1 — Os critérios de comodidade estão relacionados com o grau de conforto oferecido pelo serviço público de transporte de passageiros.

2 — Estes critérios visam especificar em que medida:

a) A rede permite estabelecer ligações diretas entre as diversas zonas da área geográfica, minimizando a necessidade de efetuar transbordos entre diferentes meios e modos de transporte;

b) A rede articula convenientemente os diferentes serviços prestados, designadamente em termos de coordenação de horários.

3 — Para efeitos de configuração do nível mínimo de serviço público de transporte de passageiros, devem ser assegurados os seguintes números e durações máximas de transbordos:

a) Deslocações entre um local e uma sede de concelho:

i) Número de transbordos não superior a um transbordo;

ii) Tempo médio de espera em transbordo não superior a 15 minutos;

b) Deslocações entre sedes de concelho:

i) Número de transbordos não superior a um transbordo;

ii) Tempo médio de espera em transbordo não superior a 30 minutos;

c) Deslocações dentro de um perímetro urbano:

i) Dentro dos perímetros urbanos, em função da diversidade e complexidade da rede e modos presentes, o critério de

número máximo de transbordos não é aplicável, devendo ser adotado unicamente os critérios de tempo médio de espera;

ii) Tempo médio de espera em transbordo não superior a 15 minutos.

#### V. Dimensionamento do serviço

1 — Os critérios de dimensionamento do serviço estão relacionados com a adequação da capacidade oferecida pelo serviço público de transporte de passageiros à respetiva procura.

2 — Estes critérios visam especificar a medida em que a oferta de transporte público fornece uma resposta adequada às necessidades de deslocação da procura, através de serviços públicos de transporte de passageiros flexíveis ou regulares.

3 — Para efeitos de configuração do nível mínimo de serviço público de transporte de passageiros, deve ser assegurado que as taxas de ocupação são iguais ou inferiores ao número homologado de lugares sentados e em pé disponibilizados pelo veículos.

4 — É permitido o transporte de passageiros através de lugares em pé em veículos homologados para o efeito, quando nas seguintes situações:

a) Serviços urbanos, municipais, suburbanos ou intermunicipais, nos modos ferroviário pesado ou ligeiro, e ainda em modo rodoviário em sítio próprio sujeito a uma limitação de velocidade de 70 km/h quando transporte passageiros em pé;

b) Serviços em modo rodoviário realizados exclusivamente dentro de um perímetro urbano ou entre perímetros urbanos contíguos;

c) Serviços em modo rodoviário de ligação entre perímetros urbanos próximos, cujo trajeto se realize maioritariamente no interior desses perímetros urbanos, sujeitos a uma limitação de velocidade de 70 km/h no trajeto entre perímetros urbanos quando transportem passageiros em pé.

#### VI. Informação ao público

1 — Os critérios de informação ao público estão relacionados com o nível de informação prestada sobre o serviço público de transporte de passageiros disponível.

2 — Para efeitos de divulgação e configuração do nível mínimo de serviço público de transporte de passageiros e do próprio serviço de transportes existente, devem ser disponibilizados diagramas em todos os pontos de acesso à rede, incluindo:

a) Informação clara e adequada sobre o serviço público de transporte de passageiros, percurso, paragens com identificação dos interfaces e horários, com identificação do ponto de acesso em que se encontra;

b) Informação clara e adequada que permita, quando aplicável, uma fácil leitura da rota e horários para acesso à sede de concelho e à cidade de referência, incluindo transbordos e modos de transporte a utilizar para o efeito;

c) Informação clara e adequada sobre as tarifas e títulos de transportes disponibilizados no percurso em causa e ou na área geográfica em que se insere, incluindo de outros modos de transporte com o qual seja efetuado interface, bem como as condições de acesso a bonificações e descontos;

d) Informação clara e adequada sobre os direitos dos passageiros nos vários modos de transporte, bem como dos deveres a observar e as cláusulas contratuais gerais aplicáveis ao contrato de transporte entre o operador de transportes e o passageiro.

3 — Os operadores de serviço público devem divulgar ao público, na Internet, informação detalhada sobre as características do serviço público de transporte prestado, nos termos a definir por deliberação a aprovar pelo conselho diretivo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P.

#### Declaração de Retificação n.º 23/2015

Para os devidos efeitos, observado o disposto no n.º 2 do artigo 115.º do Regimento da Assembleia da República, declara-se que a Lei n.º 36/2015, de 4 de maio, que «Estabelece o regime jurídico da emissão, do reconhecimento e da fiscalização da execução de decisões sobre medidas de coação em alternativa à prisão preventiva, bem como da entrega de uma pessoa singular entre Estados membros no caso de incumprimento das medidas impostas, transpondo a Decisão-Quadro 2009/829/JAI do Conselho, de 23 de outubro de 2009», publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 85, de 4 de maio de 2015, saiu com as seguintes incorreções, que assim se retificam:

No n.º 2 do artigo 8.º:  
onde se lê:

«Para efeitos do disposto no número anterior, a autoridade competente do Estado de execução não pode invocar a Decisão-Quadro 2009/829/JAI do Conselho, de 23 de outubro de 2009, para recusar a entrega dessa pessoa, a não ser que tenha sido notificado ao Secretariado-Geral do Conselho que a autoridade competente do Estado de execução também aplicará aquela disposição legal ao decidir a entrega da pessoa em causa ao Estado de emissão.»

deve ler-se:

«Para efeitos do disposto no número anterior, a autoridade competente do Estado de execução não pode invocar o n.º 1 do artigo 2.º da Decisão-Quadro 2002/584/JAI do Conselho, de 13 de junho de 2002, para recusar a entrega dessa pessoa, a não ser que tenha sido notificado ao Secretariado-Geral do Conselho que a autoridade competente do Estado de execução também aplicará aquela disposição legal ao decidir a entrega da pessoa em causa ao Estado de emissão.»

Assembleia da República, 4 de junho de 2015. —  
O Secretário-Geral, *Albino de Azevedo Soares*.

### PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Secretaria-Geral

#### Declaração de Retificação n.º 24/2015

Nos termos das disposições da alínea h) do n.º 1 do artigo 4.º e do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 4/2012, de 16 de janeiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 41/2013, de 21 de março, declara-se que a Portaria n.º 151/2015, de 26 de maio, publicada no *Diário da República*, n.º 101, 1.ª série, de 26 de maio de 2015, saiu com as seguintes inexatidões que, mediante declaração da entidade emitente, assim se retificam:

1 — No Anexo VI, Incumprimentos de compromissos dos apoios zonais de carácter agroambiental «Ma-