

# *Os* **TRANSPORTES** *de* **PASSAGEIROS**

Vol. I

Rodoviário, ferroviário, fluvial

*Regime Jurídico do Serviço Público  
de Transporte de Passageiros (RJSPTP)*

*Transporte Flexível*

**Adalberto Costa**

Advogado

**VidaEconómica**

*O progresso é uma voragem!*

*A liteira já se debate nas fauces do monstro. Vai cair a fatal hora!  
Daqui a pouco, a liteira desaparecerá da face da Europa.*

*O derradeiro refúgio da anciã era Portugal.  
Nem aqui a deixaram neste museu de antigualhas! Nem aqui!*

*A pobrezinha, a decrepita, coberta do pó e suor de sete séculos, tiritada,  
estarecida de pavor, escutando o hórrido fremir do Wagon, que bate as  
crepitantes asas de infernal hipogrifo...*

*A terra de D. João I e Nuno Álvares agoniza com a liteira de João das  
Regras e Pedro Ossém!...*

*A liteira sacrificada dos dous machos pujantes e das cinquenta  
campainhas estrídulas, essa é a que se vai de uma assentada, desfeita à  
serra e enxó para remendos de ignóbeis carrinhos e carroções.*

**Vinte horas de liteira**  
**1ª edição, 1864**  
**Camilo Castelo Branco**

# ÍNDICE

Razão de ser .....	9
Prefácio .....	11
Nota introdutória .....	15
Apontamentos de Direito dos Transportes .....	21
Generalidades para uma introdução ao Direito dos Transportes. ....	21
I – O Transporte.....	22
II – O Transporte Terrestre.....	26
1.1 O Transporte Rodoviário.....	27
O Transporte em veículos pesados de passageiros .....	27
1.2 O táxi.....	31
2. Outros transportes terrestres .....	34
2.1 O transporte por cabo.....	34
2.2 O teleférico .....	35
2.3 O ascensor .....	36
2.4 O monta-cargas.....	37
2.5 O tapete rolante.....	37
2.6 Escadas mecânicas .....	38
2.7 Plataformas de movimentação de pessoas e bens.....	38
III. O Transporte Ferroviário .....	38
3.1 O metropolitano .....	46
IV – O Transporte Fluvial .....	48
V – A Contratação Pública .....	51
Os princípios gerais da contratação .....	51

1. O princípio da concorrência .....	52
2. A prossecução do interesse público .....	53
3. O princípio da igualdade e da não discriminação.....	53
4. O princípio da transparência.....	54
5. O princípio da imparcialidade .....	54
6. O princípio da proporcionalidade .....	55
7. O princípio da legalidade .....	55
O Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros A lei de aprovação (Lei nº 52/2015, de 9 de junho) .....	57
Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) – Anotado e comentado.....	212
<b>Legislação</b>	
• Regulamento (CE) nº 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007 .....	219
• Decreto-Lei nº 3/2001, alterado pelo Decreto-Lei nº 90/2002 .....	241
• Deliberação (IMT) nº 2200/2015, de 2.12.2015 .....	259
• Deliberação (IMT) nº 1198/2016, de 27 de julho de 2016 .....	261
• Transporte Flexível – Decreto-Lei nº 69/2016, de 8 de setembro .....	264
• Transporte de Passageiro Flexível - Serviço Público de Transporte de Passageiros Flexível - Decreto-Lei nº 60/2016, de 8.09 Notas e Comentários .....	277
<b>Resenha Legislativa</b> .....	293

# ABREVIATURAS

AT – Autoridade de Transportes

AM – Área Metropolitana

AMT – Área Metropolitana de Transportes

AMT – Autoridade de Mobilidade e Transportes

ANMP – Associação Nacional dos Municípios Portugueses

AT – Autoridade de Transportes

ATC – Autoridade de Transporte Competente

CE – Comunidade Europeia

CIM – Comunidade Intermunicipal

CPA – Código do Procedimento Administrativo

CCP – Código dos Contratos Públicos

FSPT – Fundo para o Serviço Público de Transportes

IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes

LBSTT – Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres

LGTFP – Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas

OE – Orçamento do Estado

RJSPTP – Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros

RTA – Regulamento dos Transportes em Automóveis

STA – Supremo Tribunal Administrativo

STJ – Supremo Tribunal de Justiça

TFUE – Tratado Sobre o Funcionamento da União Europeia

UE – União Europeia

## RAZÃO DE SER

O presente trabalho constitui o volume I com o tema que segue em capa. Significa isto que haverá de se publicar outro ou outros volumes, pelo que interessa explicar a dimensão de tal trabalho.

Neste primeiro volume, tratamos do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), para o transporte rodoviário, ferroviário e fluvial ou por vias navegáveis interiores, no dizer do legislador comunitário, apresentando-o com notas e comentários e ao mesmo tempo com uma resenha legislativa que nos parece ser a mais útil para consulta e estudo de quem possa vir a utilizar este volume como instrumento de trabalho, aliás, objetivo primeiro deste livro.

Haverá um segundo volume, subordinado ao tema “Direitos dos Passageiros” no transporte rodoviário, ferroviário, fluvial, marítimo e aéreo, que se encontra no prelo. Este não conterà comentários e notas à lei, mas tratará da matéria de um outro modo, ao estilo de manual, mas acompanhado da legislação útil, de natureza europeia e nacional, relativa ao tema.

Temos para nós que o Direito dos Transportes não se pode bastar a si mesmo com as lições académicas, aliás inexistentes, senão mesmo, de apontamentos ou estudos circunstanciais. Para se formar e sedimentar no mundo do Direito e do próprio mercado dos transportes, é necessária e importante a análise das fontes, nomeadamente a legislação que disciplina a atividade transportadora – dos passageiros – no mercado dos transportes de pessoas, ainda porque tal legislação é, a cada momento, formada e orientada pela União Europeia...

O presente trabalho, que constitui, portanto, o Volume I de *O Transporte de Passageiros*, nasce da necessidade de análise da lei que vem substituir o muito velho Regulamento dos Transportes em Automóveis (RTA), aprovado pelo Decreto nº 37 272, de 31 de dezembro de 1948, no que aos transportes rodoviários por autocarro diz respeito e, de outro modo, contribuir para

o estudo da disciplina quanto ao transporte ferroviário de passageiros e ao transporte fluvial de passageiros, deixando afloramentos relativos ao transporte marítimo de passageiros, resultante da legislação analisada, nomeadamente da legislação europeia.

Não fora o que se deixa dito, a este trabalho falta, no que ao RJSPTP diz respeito, as normas regulamentares que o mesmo prevê deverem ter sido aprovadas no prazo de 90... após a sua entrada em vigor. Falha aqui esta regulamentação, porque ainda não publicada. O setor de atividade não se compadece com tal falha legislativa e os operadores e os passageiros estão assim constrangidos, pelo menos desde finais do ano de 2015, com esta falta, que não é nossa, nem deles, mas do Estado, ente supremo, que, apesar de tributar ... sempre deixa os seus subordinados à mercê de uma legislação omissa e inoperativa, apesar de existir já na ordem jurídica nacional um regime de contratação pública criado à luz dos princípios da União Europeia.

*Porto, janeiro de 2017*

# PREFÁCIO

O transporte de passageiros em autocarro, setor menos nobre da economia portuguesa, viu a sua atividade balizada, durante muito tempo, por legislação notável no tempo da sua criação, o RTA de 1948, mas que, pelas mais diversas razões, se foi tornando a coveira do setor.

Não foi certamente o Estado o responsável único pelo estado de degradação atingido pela maioria das empresas de transporte.

Fatores tão diversos como a Revolução de Abril, as nacionalizações, o tecido empresarial daí resultante, as empresas públicas, as empresas e grupos criados ou importados para as privatizações, todos contribuíram para o caldeirão de indefinições que mantiveram estagnado e aprisionado o setor dos transportes.

Após Abril de 1974, a falta de capacidade reivindicativa das empresas públicas em relação ao poder legislativo, quase sempre confundido com a tutela, a fragilidade dos pequenos operadores privados que heroicamente sobreviveram à voragem das nacionalizações, a instabilidade política conduzindo sempre a permanências curtíssimas dos sucessivos governos e, conseqüentemente, dos seus ministros ou secretários de Estado que iam repartindo, quase sempre, os seus pelouros e competências com outras atividades mais sonantes e luminosas, em nada ajudaram a modernizar o setor. Os transportes terrestres em autocarro viram assim aumentar, de forma considerável, a sua distância em relação a outros países da Europa. Os transportes só foram notícia quando as repetidas greves nas empresas públicas, sindicalmente dominadas pela CGTP, serviam de instrumento de pressão política, gerando o caos nas maiores cidades portuguesas.

Finalmente, em 1990, é publicada a Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres, instrumento nado-morto, uma vez que a regulamentação, destinada à sua aplicação, ficou praticamente por fazer.

Os elevados prejuízos acumulados em anos sucessivos pela Rodoviária Nacional e a politização dos seus sindicatos aceleraram a operação de pri-

vatização, bem-sucedida sob o ponto de vista económico-financeiro, mas com muitas condicionantes em matéria de oferta às populações decorrentes da necessidade de racionalidade económica dos serviços.

As novas empresas, inseridas em grupos predominantemente nacionais, conduziram o setor para um período de algum dinamismo, condicionado apenas pelo racional da rentabilidade dos serviços, necessária à geração dos resultados necessários ao reequipamento das empresas em frota e outros equipamentos mais sofisticados de gestão das bilhéticas e informação ao público. Assistiu-se então à entrada de alguns operadores internacionais, que adquiriram partes ou a totalidade do capital de empresas relevantes no setor.

Posteriormente, as dificuldades decorrentes da significativa explosão da motorização individual e do despovoamento do interior do país, com a consequente redução dos passageiros a transportar, deram uma forte ‘machadada’ na situação económica e financeira das empresas.

Com a situação descrita, com as dificuldades e ameaças crescentes, muitos empresários hesitaram entre duas opções: ou abrir o mercado à concorrência ou permanecer à sombra de um regime fechado e concessionado, mesmo que isso significasse a ausência quase absoluta de indemnizações compensatórias pela obrigação de continuar a executar serviços cada vez mais deficitários.

E se os comentários até agora efetuados se referem apenas ao transporte de passageiros em autocarro é porque esse modo é, de longe, o mais interessante de todos, pelas vicissitudes por que passou ao longo da sua vida, especialmente após a Revolução de Abril.

Quanto aos transportes ferroviários e fluviais, as particularidades da sua operação e a sua permanência, quase exclusivamente na esfera pública, manteve-os isolados das regras do mercado e dos mecanismos da concorrência, dispondo sempre da mão protetora do Estado que tudo pagava, quer em indemnizações compensatórias quer no aval ao aumento do endividamento, o que contribuiu para o gigantesco *deficit* do Estado.

A experiência efetuada, com pleno sucesso, relativa à contratualização das operações em modo pesado na ponte 25 de Abril, através da Fertagus, a primeira empresa privada a operar no setor, em Portugal, bem como a experiência com a concessão da exploração do Metro do Porto, desde a sua primeira hora, abriu um manancial de perspetivas positivas para a gestão privada da operação ferroviária e metroviária em Portugal.

Assim continue a haver a coragem política para derrubar feudos, profundamente conservadores, de estruturas dirigentes que ainda se vão perpetuando, ao sabor das políticas dominantes, ignorando, na maioria das vezes,

os mais elementares princípios da boa gestão da ‘coisa pública’, destinada ao serviço das populações, felizmente com honrosas exceções, de todos conhecidas. A agravar esta situação, as empresas públicas, fruto do seu estatuto, sempre têm sido reféns dos sindicatos, havendo em permanência a ocorrência de conflitos, reais ou fabricados, destinados ao cumprimento de agendas políticas alheias às empresas, aos seus trabalhadores e aos seus clientes.

Como sempre, em Portugal, as alterações mais profundas e mais drásticas têm surgido quando o regime é tutelado e as decisões nos são impostas não por “comissários” oriundos da CE mas sim por regulamentos comunitários de aplicação obrigatória ou por diretivas nem sempre são atempadamente transpostas.

Juntando-se agora ‘a fome com a vontade de comer’, ou seja, a situação financeira do País que conduziu ao resgate de 2011 e a obrigatoriedade de, até 2019, se contratualizarem os serviços públicos que obriguem uma autoridade adjudicante a conceder direitos exclusivos ou compensações por contrapartida da execução de obrigações de serviço público, existem duas ações que irão condicionar de forma absoluta a vida futura dos operadores de transporte e que devem por isso ser levadas muito a sério para que a credibilidade do setor não fique também irremediavelmente afetada:

- *A regulamentação necessária do RJSPTP – Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, que possibilitará a sua aplicação plena;*
- *A necessária e urgente transferência para o setor privado da gestão de todos os transportes públicos urbanos nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, com adequados contratos de concessão que especifiquem os direitos e os deveres de cada parte.*

Perspetiva-se, no quadro da Lei 52/2015 e do RJSPTP, que a transferência de competências para as Áreas Metropolitanas, para as CIM e para as Câmaras Municipais prossiga no seu caminho já traçado, desejando-se que, como futuras entidades adjudicantes, ao lançarem concursos para a concessão de transportes públicos, não o façam pelo caminho mais fácil, ou seja, com o ‘preço mais baixo’ a ser o único critério de adjudicação, fazendo ‘tábua rasa’ do critério da proposta economicamente mais vantajosa, o que tem tido como consequência a falta de qualidade da ‘coisa’ adquirida pela Administração Pública. Deseja-se ainda que, como futuras entidades adjudicantes, estas autoridades passem a preocupar-se com o controlo e avaliação da execução dos contratos adjudicados. Uma Administração Pública que não trata adequadamente um mau desempenho tem tudo para dar errado!

Perante excelentes desafios, estes não devem, no entanto, ser confundidos com soluções que não adiram à realidade. No que se refere às Autoridades Metropolitanas de Lisboa e Porto, a solução até parece simples: devem ter um papel essencial na planificação, gestão e financiamento da mobilidade urbana, impondo as condições da operação no contexto de estratégias de mobilidade para as regiões, deixando à iniciativa privada a operação dos serviços de transporte. Só os operadores privados podem ‘pegar’ nas empresas públicas e dar-lhes a eficiência de gestão que o setor público não tem hoje nem nunca virá a ter se a gestão destas empresas permanecer na esfera pública.

Resta, portanto, saber durante quanto tempo as Autoridades Metropolitanas de Lisboa e Porto, a quem será cometida a tutela dos transportes urbanos das suas regiões, resistirão a lançar concursos para a abertura à iniciativa privada do processo de concessão destes transportes públicos urbanos, entregando a sua operação a quem efetivamente tem as competências de gestão necessárias para impedir que o fardo económico e financeiro que as empresas públicas representam para os contribuintes se torne ainda mais gravoso do que tem sido até aqui.

*Lisboa, janeiro de 2017*

**Martinho Santos Costa, (Eng.)**

# NOTA INTRODUTÓRIA

A velocidade da produção legislativa é deveras um presságio que Portugal conhece pelo menos desde os tempos da integração europeia. Produzir, produzir, tem sido o lema do legislador nacional, pressionado, é claro, pelas instituições da agora União Europeia, que deixou de ser comunidade para procurar uma certa... união.

É neste limiar do desenvolvimento legislativo e de uma certa economia que a atividade transportadora conhece, a partir de 08.08.2015, um novo regime jurídico para os transportes de passageiros no modo rodoviário, ferroviário e fluvial, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, diploma que aprova o agora designado “*Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros*” (RJSPTP), sem preâmbulo, mas que prevê a revogação da Lei n.º 1/2009, de 5 de janeiro – estabelece o regime jurídico das Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e do Porto –, e o mal amado e velho Regulamento de Transportes em Automóveis (RTA), aprovado pelo Decreto n.º 37272, de 31 de dezembro de 1948; o Decreto-Lei n.º 399-E/84, de 28 de dezembro – que completa o regime legal das carreiras de alta qualidade de transporte rodoviário de passageiros, criadas nos termos do Decreto-Lei n.º 375/82, de 11 de setembro; o Decreto-Lei n.º 399-F/84, de 28 de setembro – que completa o regime legal dos serviços expresso de transporte coletivo rodoviário de passageiros criados pelo Decreto-Lei n.º 326/83, de 6 de julho; o artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 208/92, de 2 de outubro – que autoriza o Serviço de Transportes Coletivos do Porto a subconcessionar a exploração de carreiras de transporte rodoviário de passageiros que ultrapassem o limite urbano da cidade do Porto; o Decreto-Lei n.º 8/93, de 11 de janeiro – que estabelece o regime dos títulos combinados de transportes.

1. O paradigma do serviço público dos transportes de passageiros pelos modos rodoviários ferroviário e fluvial mudou. A exploração do transporte público de passageiros conhece agora novas regras, subordinadas à contratação pública, que não se afastam dos princípios programáticos definidos, e

bem, na Lei n.º 10/90, de 17 de março (LBSTT). Agora, o serviço público de transporte de passageiros adota as regras da União Europeia, porquanto Portugal tem de respeitar os normativos europeus sobre esta matéria até 03 de dezembro de 2019, sob pena de ficar sujeito às sanções que pesarão nos contribuintes nacionais. É que 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 (e fluvial), há muito que deveria ver as suas normas serem aplicadas pela lei nacional, de modo a dar cumprimento à disciplina do Regulamento e fundamentalmente quanto à exploração do serviço público de transporte de passageiros. A reforma da legislação nacional nesta matéria vindo, portanto, a ser exigida pela legislação da União Europeia, mostrando-se o legislador nacional pouco preocupado na sua atividade.

2. Parece que, só em 2011 e com a Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro, se tomou consciência de que Portugal apresentava há longo tempo «um défice operacional contínuo nas empresas do setor empresarial do Estado desta área, mesmo após o pagamento de indemnizações compensatórias». Do mesmo modo que em matéria de regulação do sistema de transportes e infraestruturas, existiam quatro entidades distintas, de modo que se tornou urgente rever a regulação do setor, de modo a atingir o aumento da eficiência, bem assim como da articulação entre os diversos agentes do setor dos transportes. A mesma atitude foi tomada relativamente à legislação disciplinadora do sistema de transportes. Tudo isto decorridos quatro anos após a publicação do Regulamento n.º 1370/2007.

Ao mesmo tempo, e fruto dos condicionalismos socioeconómicos, tornou-se obrigatório o cumprimento das responsabilidades assumidas pelo Estado Português no Memorando de Entendimento outorgado com a União Europeia, BCE e FMI quanto a reformas a realizar, e nomeadamente no sistema de transportes.

Nesta medida, entendeu-se que o Plano Estratégico de Transportes estabelecerá um conjunto de reformas estruturais no setor de transportes e das infraestruturas. Por isso, o Governo aprovou o Plano Estratégico dos Transportes, mobilidade sustentável, horizonte 2011-2015, baseando-se em três vetores fundamentais:

- 1.º cumprir os compromissos externos assumidos por Portugal e tornar o setor dos transportes financeiramente equilibrado e comportável para os contribuintes portugueses;

2.º assegurar a mobilidade e a acessibilidade a pessoas e bens, de forma eficiente e adequada às necessidades, promovendo a coesão social;

3.º alavancar a competitividade e o desenvolvimento da economia nacional.

3. Por seu lado, na exposição de motivos da Proposta de Lei n.º 287/XII, reconhece-se ser «premente o estabelecimento de um regime jurídico aplicável à contratualização do serviço público de transporte rodoviário, ferroviário e fluvial de passageiros, bem como a revisão do regime subjacente às atuais “concessões” do transporte rodoviário regular de passageiros...». Neste documento, também se reconhece que já estava decorrida mais de metade do período transitório previsto no Regulamento n.º 1370/2007, pelo que sempre urgia aprovar um novo regime jurídico para o serviço público de transporte de passageiros por modo rodoviário, ferroviário e fluvial – e outros sistemas guiados, bem assim como as normas a aplicar às obrigações de serviço público e a sua compensação.

Deste modo, a reforma e, em consequência, o novo regime jurídico pretendem prosseguir os seguintes objetivos<sup>1</sup>:

1.º melhorar as condições de exploração do serviço público de transporte de passageiros;

2.º melhorar a satisfação das necessidades de transporte das pessoas;

3.º melhorar a eficiência dos recursos;

4.º promover a qualidade de serviços;

5.º desenvolver de forma equilibrada o território;

6.º desenvolver a articulação intermodal;

7.º promover o equilíbrio na gestão dos serviços;

8.º promover a transparência e a abertura dos mercados.

Aceitam-se como bons os objetivos pretendidos, sendo salutar que o legislador enumere metas para o desenvolvimento, a melhoria da qualidade, a boa gestão, a transparência e a abertura dos mercados. Contudo, sempre é de questionar se os operadores e agentes económicos do setor dos transportes de passageiros – mormente, rodoviário, ferroviário e fluvial – reúnem condições para poderem colaborar nestes objetivos, nomeadamente saber-se, se as empresas de transporte de passageiros têm ou não capacidade para se colocarem perante a mudança de paradigma.

---

1. V. Decreto-Lei n.º 77/84, de 08.03, Lei n.º 10/90, de 17.03, e DL n.º 75/2013, de 12/09.

Temos a ideia de que será muito difícil para as empresas de transporte de passageiros encontrar um ponto de equilíbrio para as novas regras, não porque não tenham meios, mas porque não têm capacidade. O legislador parece não ter conhecimento da realidade, importando-se com o que é público e do interesse público, esquecendo-se do que é privado e das suas condições para uma mudança repentina de paradigma. É sempre de referir que todos aqueles que participaram na discussão pública do RJSPTP, quase por unanimidade, opinaram no sentido de que este conjunto de normas deveriam ser preparadas com maior espaço temporal, de modo a que se criassem condições objetivas e subjetivas para a sua aplicação. De outro modo, sempre se está a correr o risco de, na prática da atividade transportadora, bem como, na prática da administração, tida como autoridade competente, se criarem desvios, equívocos e atrasos de funcionamento que em nada vão ajudar à obtenção dos objetivos publicitados, como bandeira de um novo regime jurídico, que apenas aparenta ser novo para Portugal, mas que desde 2007 está previsto na legislação da União.

Ainda é de ver a capacidade das autoridades competentes, sejam os municípios, as comunidades intermunicipais, áreas metropolitanas e outras, para num tempo curto poderem adaptar as suas condições técnicas e humanas para dar resposta ao novo regime. A falta de experiência, a falta de vocação, a formação inexistente e a incerteza caracterizam, por enquanto, a atitude das autoridades administrativas que passam a regular de forma direta ou indireta a atividade do transporte de passageiros de modo rodoviário, ferroviário e fluvial, e tal atitude é de esperar por parte dos operadores, que apesar de conhecerem, há muito, o que um dia teria de chegar à sua atividade. O futuro do transporte de passageiros em Portugal, nos modos rodoviário, ferroviário e fluvial, está agora a conhecer um ponto de viragem para que, na verdade, se alcancem todos os objetivos definidos pelo legislador.

4. A junção num só regime, da disciplina jurídica relativa ao transporte de passageiros, no modo rodoviário, ferroviário e fluvial, se, por um lado, é de aplaudir, porque se busca uma maior eficiência, por outro lado, vem causar um certo mau-estar a quem dele faz a sua atividade, as mais das vezes, na procura de normas que solucionem ou respondam a cada situação concreta. A clareza do regime não é total, nem faz a articulação devida e necessária com as normas que devem continuar em vigor relativamente a cada modo de transporte. Esta falta de clareza legal conduzirá à dúvida e esta à ineficácia das normas, mesmo levando-se em conta o regime da contratualização, aqui aplicável na sua plenitude.

O respeito pela legislação europeia deve ser tido como uma forma de desenvolvimento, e não já como obrigação decorrente da posição do Estado ou da sua situação socioeconómica. Para que um sistema de transportes evolua de forma sustentada não basta cumprir obrigações, é necessário, antes, criar condições para uma evolução sadia e sem vícios que são sempre prejudiciais para uns e para outros, mas sobretudo para os passageiros enquanto utilizadores e financiadores do sistema.

Apesar de o novo regime se voltar para os passageiros, certo é que, na verdade, parece dele se estar a afastar, porquanto não é certo o resultado como não é certo que o Estado e os municípios venham a ter capacidade de, através dele, procurar chegar aos objetivos desenhados como meta a atingir com o RJSPTP.

# Os **TRANSPORTES** *de* **PASSAGEIROS**

Vol. I

Rodoviário, ferroviário, fluvial

Temos para nós que o Direito dos Transportes não se pode bastar a si mesmo com as lições académicas, aliás inexistentes, senão mesmo de apontamentos ou estudos circunstanciais. Para se formar e sedimentar no mundo do Direito e do próprio mercado dos transportes, é necessária e importante a análise das fontes, nomeadamente a legislação que disciplina a atividade transportadora – dos passageiros – no mercado dos transportes de pessoas, ainda porque tal legislação é, a cada momento, formada e orientada pela União Europeia...

Não fora o que se deixa dito, a este trabalho falta, no que ao RJSPTP diz respeito, as normas regulamentares que o mesmo prevê deverem ter sido aprovadas no prazo de 90... após a sua entrada em vigor. Falha aqui esta regulamentação, porque ainda não publicada. O setor de atividade não se compadece com tal falha legislativa e os operadores e os passageiros estão assim constrangidos, pelo menos desde finais do ano de 2015, com esta falta, que não é nossa, nem deles, mas do Estado, ente supremo, que apesar de tributar... sempre deixa os seus subordinados à mercê de uma legislação omissa e inoperativa, apesar de existir já na ordem jurídica nacional um regime de contratação pública criado à luz dos princípios da União Europeia...

*In Razão de ser*

Visite-nos em  
[livraria.vidaeconomica.pt](http://livraria.vidaeconomica.pt)



**TURISTREM**  
TRANSPORTES

[www.vidaeconomica.pt](http://www.vidaeconomica.pt)

ISBN: 978-989-768-306-0

