



PROJETO DE LEI N.º 745/XV/1.^a

Procede à quinta alteração à Lei n.º 13/2006, de 17 de abril, que aprova o Regime Jurídico do Transporte Coletivo de Crianças e Jovens, publicada no Diário da República n.º 75/2006, Série I-A de 2006-04-17, páginas 2783 - 2787 pela Assembleia da República, alterada pelo Decreto-Lei n.º 101/2021, de 19 de novembro, pela Lei n.º 5/2013 de 22 de janeiro, pelo Decreto-Lei n.º 255/2007 de 13 de julho e pela Lei n.º 17-A/2006 de 26 de maio.

Exposição de motivos

O transporte de crianças e jovens até aos 16 anos para escolas, centros de atividades e outras instalações educativas, sociais, culturais ou desportivas, ou durante visitas de estudo, está sujeito a regras específicas, constantes do diploma legal que, com esta iniciativa, se pretende alterar. Há, por isso, um vasto e rigoroso conjunto de regras a cumprir para garantir a segurança e o conforto quando se transportam crianças e jovens até aos 16 anos, de e para os estabelecimentos de educação e ensino ou para outras instalações e equipamentos onde decorram atividades educativas, atividades desportivas, atividades de ocupação de tempos livres ou de acompanhamento de tempos livres, prolongamento de horários, fornecimento de refeições escolares, apoio ao estudo, visitas de estudo ou eventos de cariz cultural. Essa atividade só pode ser exercida por pessoas singulares ou coletivas licenciadas ou certificadas pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., sendo sempre e imperiosamente necessário que a empresa ou a instituição, o veículo e o motorista estejam legalmente habilitados para o efeito, seja esta atividade de transporte coletivo de crianças e jovens exercida em regime de atividade principal ou meramente acessória, como é o caso de inúmeras Instituições do Setor Social.

A normatividade em vigor estabelece que a cada criança corresponde um lugar sentado, não podendo, em caso algum, a lotação do veículo ser excedida. Todos os lugares dos veículos utilizados no transporte de crianças estão equipados com cintos de segurança, devidamente homologados, cuja utilização é obrigatória. Os automóveis pesados de passageiros, com primeira matrícula posterior a 2006, têm de ter cintos de segurança de três pontos de fixação.

Assim como, existe um sistema de retenção para crianças (SRC), devidamente homologado e adaptado à altura e peso de cada criança e, além do motorista, estão obrigatoriamente presentes nestas deslocações vigilantes em número, formação e idoneidade adequadas. A lei estabelece ainda que os veículos que transportam mais de 30 crianças ou têm dois pisos são obrigados a contar, pelo menos, com dois vigilantes. Cabendo à entidade que organiza o transporte assegurar a presença dos vigilantes e comprovar a sua idoneidade, estando o vigilante identificado com coleite retrorrefletor e raquete de sinalização vermelha

para acompanhar as crianças na entrada e saída do transporte, bem como no atravessamento de vias.

Por fim, de acordo com o n.º 1 do artigo 3.º do DL 3/2001, de 10 de janeiro, a atividade de transporte público rodoviário de passageiros ou por conta de outrem só pode ser exercida por empresas licenciadas para o efeito pela Direção-Geral de Transportes Terrestres (DGTT), hoje IMT. Assim, se o transporte público ou por conta de outrem é, segundo a alínea e) do artigo 2.º, o transporte de passageiros, oferecido ao público ou a certas categorias de utentes, que nos termos da alínea seguinte se não classifique como particular, *por seu turno, o transporte particular ou por conta própria é, de acordo com a alínea f) do mesmo artigo, o transporte efetuado sem fins lucrativos ou comerciais por uma pessoa singular ou coletiva, desde que o transporte constitua apenas uma atividade acessória, os veículos sejam da propriedade dessa pessoa singular ou coletiva e sejam conduzidos por um elemento do pessoal dessa pessoa singular ou coletiva.* Ora, se a atividade de transporte para os fins supra descritos, efetuada pelas Instituições do Setor Social, além de não ter fins lucrativos ou comerciais, é uma atividade acessória, desenvolvida em veículos de que é proprietária, conduzidos por pessoal da instituição, preenchem assim o conceito de transporte particular ou por conta própria, como tal encontrando-se excluído da previsão daquele n.º 1 do artigo 3.º, que se reporta apenas à atividade de transporte público. *Porém, diz o artigo 17.º do mesmo diploma que “As pessoas singulares ou coletivas que pretendam efetuar transportes nacionais particulares ou por conta própria devem estar munidas de um certificado a emitir pela DGTT, hoje IMT, cujo prazo de validade não pode ser superior a cinco anos.*

Assim, não obstante a atividade de transporte particular não carecer de licenciamento, carece, no entanto, de certificação nos termos do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 3/2001, de 10 de janeiro, *achando-se ainda subordinado a um complexo conjunto de normas e requisitos que percorrem desde a inspeção do veículo para garantia e condições técnicas de circulação e segurança, à verificação da boa habilitação e idoneidade do motorista até à formação apropriada dos vigilantes que obrigatoriamente e em número adequado acompanham os utentes, sejam pessoas idosas, sejam crianças e jovens, sejam pessoas com deficiência.*

Aquela Lei estabelece ainda que os automóveis pesados de passageiros exclusivamente afetos ao transporte de crianças e jovens de idade inferior a 16 anos, não podem ter mais de 16 anos a contar da data da primeira matrícula, muito embora, a título excecional, até 31 de agosto de 2023, mediante certos requisitos, o transporte de crianças e jovens ainda pode ser efetuado em veículos com idade até 18 anos, contados desde a primeira matrícula após fabrico.

Pois, no âmbito da pandemia covid-19, o Governo aprovou um conjunto medidas excecionais e temporárias relativas à situação epidemiológica, entre as quais a suspensão das atividades letivas e não letivas e formativas presenciais, tendo esta suspensão ocorrido durante uma significativa parte dos anos de 2020 e 2021. E, decorrente daquela suspensão e do encerramento das escolas, o transporte público e particular de crianças e jovens sofreu uma redução significativa, com a subutilização dos veículos afetos a estes serviços. Por este motivo, grande parte das empresas que prestavam serviço de transporte coletivo de crianças e jovens até aos 16 anos, *abreviadamente designado por transporte de crianças,* apresentavam graves problemas financeiros, estando colocada em risco a sua viabilidade e, por conseguinte, a própria oferta do serviço de transporte rodoviário destes passageiros. Tendo considerado o

Governo que estes transportes eram e são essenciais, designadamente no contexto de transporte escolar, assim se tornando premente a adoção de medidas que permitissem mitigar as situações críticas e a fragilidade económica das empresas, garantindo-se, ao mesmo tempo, a segurança dos veículos em operação.

Para o efeito, foi ainda considerado pelo Governo que a renovação de frotas de veículos exigiam investimentos sempre avultados e que, mais importante, estavam asseguradas as condições técnicas de circulação e de segurança dos veículos, tendo sido concedida a possibilidade, a título excecional, que se alargasse a idade máxima dos veículos exclusivamente afetos ao transporte de crianças, permitindo que durante os anos letivos de 2021/2022 e 2022/2023, o transporte de crianças pudesse ser realizado em veículos com antiguidade não superior a 18 anos, contados desde a data da primeira matrícula, após fabrico.

Assim, tendo sido reconhecido pelo Governo que veículos com idade até 18 anos de primeira matrícula ainda asseguravam condições técnicas de circulação e de segurança e sendo este um regime excecional com termo a 31 de agosto de 2023, *passará a verificar-se, em setembro de 2023 e após, que automóveis pesados de passageiros com idades de 16, 17 e 18 anos de primeira matrícula após fabrico, sem razão ou critério aparente, já não poderão ser utilizados no transporte de crianças, apesar de reunirem idênticas ou mesmo melhores garantias e condições técnicas de circulação e segurança.*

Por outro lado, a maioria das Instituições do Setor Social desenvolvem nos seus equipamentos, simultaneamente, várias respostas sociais, umas dedicadas à infância e juventude, outras dedicadas à terceira idade e à deficiência, necessitando, por isso e para o efeito, de várias viaturas de diferentes categorias, sendo possuidoras, muitas delas, de automóveis pesados de passageiros para transporte coletivo de pessoas que utilizam no transporte diário de crianças, jovens e adultos, utentes destas instituições, tal como se de um transporte regular de passageiros se tratasse.

Ora, parece-nos pacífica a interpretação das normas, do diploma legal que se pretende alterar, no sentido de que estas viaturas, quando ultrapassem a idade de 16 anos de matrícula aí prevista, deixarão de poder continuar a efetuar transporte de crianças e jovens em percursos somente a estes dedicados. E, parecendo-nos ser este o sentido pretendido pelo legislador, o que somente se poderá concluir é que aquelas instituições ainda poderão continuar a transportar nessas viaturas, para lá dos 16 anos de matrícula após fabrico, outros utentes - quer sejam jovens adultos ou pessoas idosas, com ou sem grau de dependência, quer sejam pessoas portadoras de deficiência, moderada ou profundamente incapacitante -, e também crianças e jovens, desde que transportadas conjuntamente com aqueles utentes adultos.

Ou seja, a mesma Lei, enquanto proíbe o transporte de crianças, permite, todavia, que nas mesmas viaturas, quando estas não estejam exclusivamente afetas a respostas dedicadas à infância e ao transporte de crianças, possam ainda, para lá da idade máxima de matrícula, ser transportadas crianças no transporte indiferenciado de utentes, como se de transporte regular de passageiros se tratasse, na medida em que hajam percursos onde sejam comuns e simultâneos o transporte de crianças e de pessoas adultas, independentemente do número de pessoas adultas e crianças transportadas em simultâneo durante o percurso ou parte dele.

Ou seja, se bem entendemos, para o legislador o problema da idade das viaturas somente surge quando são transportadas crianças sem a presença de adultos, com exclusão do motorista

e dos vigilantes, durante, pelo menos, parte do percurso percorrido, perdendo-se deste modo a verdadeira razão da limitação imposta.

De igual modo, *paradoxalmente*, a lei em vigor, como se infere supra, permite o transporte com essas viaturas, ligeiras ou pesadas, de utentes idosos, alguns com especial debilidade física e/ou cognitiva, e de adultos com deficiência, para lá da idade máxima de 16 anos de matrícula após fabrico, quando sabemos que são pessoas que, apesar da idade adulta, têm maiores dificuldades de equilíbrio e locomoção, e que por isso, com semelhante direito à integridade física, merecem tanto cuidado, vigilância, proteção e segurança como a infância o reclama.

A tenra idade e a percepção de maior fragilidade, menor quietude ou obediência a regras, maior energia e espontaneidade, ou a perspetiva de um limiar de vida mais longo e de um futuro com relevância social e económica positivas para o Estado Social, não se olvidando sequer o especial cuidado com a renovação demográfica dum país em declínio acentuado, *não justifica tamanha desvalorização do dever preventivo de proteção e segurança das pessoas idosas ou das pessoas portadoras de deficiência relativamente àquelas que são ainda crianças ou jovens com idade inferior a 16 anos.*

Acresce o facto de, atualmente, num contexto de crise, com elevadas taxas de inflação e um crescente crescimento das taxas de juro de referência e na ausência de instrumentos financeiros a fundo perdido quer nos Programas Nacionais quer nos Quadros Comuns de Apoio disponibilizados pela União Europeia, o que soma à crónica e frágil sustentabilidade financeira destas instituições e à clara insuficiência das dotações orçamentais do Fundo de Socorro Social inscritas nos Orçamentos de Estado, que servem também este propósito e finalidade, *não se afigura financeiramente viável que as Instituições do Setor Social possam proceder à renovação deste tipo de automóveis pesados de passageiros, em qualquer modalidade de aquisição, porque são viaturas que exigem um investimento avultado, deveras relevante e oneroso da sua frágil sustentabilidade, que a maioria destas instituições sociais não podem suportar, até com o apoio, por vezes disponível, das autarquias locais da sua área de influência.*

E no entanto, estes automóveis pesados de passageiros privados de transporte coletivo, propriedade das Instituições do Setor Social, sendo essenciais e imprescindíveis ao normal e eficiente exercício das respostas sociais dedicadas à infância, *também são, em inúmeros casos, essenciais e necessárias ao normal e bom funcionamento das redes públicas de ensino ao nível concelhio, assegurando com frequência transporte de crianças quer nos prolongamentos de horário, quer para fornecimento de refeições escolares, quer no acompanhamento e ocupação de tempos livres.* Assegurando até, ainda que parcialmente, nalgumas comunidades escolares, o próprio transporte de alunos, especialmente em territórios onde não existem redes municipais de transporte urbano e as redes públicas existentes concessionadas pelo Estado para o transporte regular de passageiros não cobrirem a totalidade ou uma parte relevante dos territórios municipais, circunstância que ainda se verifica num conjunto significativo de municípios de pequena e média dimensão, caracterizados pela ruralidade e/ou interioridade ou condição periférica relativamente aos grandes centros urbanos.

De modo idêntico, com maior ou menor acuidade, *a restrição prevista é transversal à generalidade das pessoas coletivas sem fins lucrativos que não têm no transporte coletivo de crianças e jovens a sua atividade principal, sendo este transporte meramente acessório e instrumental das suas atividades principais, sejam elas de cariz social, cultural, desportivo ou*

recreativo, também se encontrando dentro deste quadro legal o transporte de crianças efetuado por viaturas propriedade das autarquias locais que não se achem afetas a redes de transporte público regular de passageiros ou exclusivamente destinadas ao transporte escolar.

Por último, resta-nos justificar o novo prazo proposto para suspensão de circulação de veículos afetos ao transporte de crianças como atividade acessória por pessoas coletivas sem fins lucrativos, ou seja, a passagem da idade prevista de 16 anos de matrícula do veículo após fabrico, para 24 anos de matrícula após fabrico.

Desde logo, e não sendo de somenos importância, em muitas situações, as viaturas em causa, apesar da idade, porque são viaturas de transporte coletivo privado e privativo, somente ao serviço da instituição e dos utentes das suas diferentes respostas sociais, culturais, desportivas e de lazer, têm pouquíssima quilometragem e desgaste, se comparadas com as viaturas públicas usadas no transporte regular de passageiros, seja ele efetuado de modo indiferenciado ou se especialmente contratado para o transporte coletivo de crianças, pela singular razão de serem viaturas propriedade de instituições que têm como atividade principal não o transporte de passageiros mas o desenvolvimento de respostas sociais de apoio à comunidade, especialmente dedicadas aos mais idosos e aos mais jovens, sendo por isso acessória e meramente instrumental a atividade de transporte. A longevidade e vida útil destas viaturas é, por isso, muito mais longa que as demais viaturas de transporte regular e coletivo de passageiros. E, pela sua natureza e função, são viaturas que de forma reiterada, repetida e com especial frequência são rigorosamente inspecionadas, assegurando-se criteriosamente as exigentes condições técnicas de circulação e segurança. Bem como, este tipo de transporte se acha blindado por seguros de proteção de danos à vida e integridade física dos passageiros com uma cobertura muito mais ampla que os demais seguros de acidentes rodoviários.

Posto isto, adicionar mais oito anos ao prazo geral previsto não nos parece pôr em causa a intenção do legislador quando quis prevenir no transporte de crianças e jovens menores de 16 anos a ocorrência de acidentes, com impactos brutais nas famílias e nas comunidades, por menores condições técnicas de circulação e segurança das viaturas.

Por outro lado, a alteração proposta não prejudica o cumprimento das metas assumidas pelo Governo e por Portugal no combate às alterações climáticas, permitindo, por outro lado, tempo adequado para o Governo para ponderar e definir instrumentos financeiros de apoio à renovação de frotas de empresas, autarquias e demais pessoas coletivas sem fins lucrativos, designadamente as do setor social, que assegure a transição para um parque de automóveis ligeiros e pesados de transporte de passageiros movidos por energias limpas.

Concluindo, a Lei n.º 13/2006, de 17 de abril, que aprova o Regime Jurídico do Transporte Coletivo de Crianças e Jovens, publicada no Diário da República n.º 75/2006, Série I-A de 2006-04-17, páginas 2783 - 2787 pela Assembleia da República, alterada pelo Decreto-Lei n.º 101/2021, de 19 de novembro, pela Lei n.º 5/2013 de 22 de janeiro, pelo Decreto-Lei n.º 255/2007 de 13 de julho e pela Lei n.º 17-A/2006 de 26 de maio, dispõe no seu Capítulo I, previsto para [Disposições gerais], no seu Artigo 2.º, que se refere ao [Âmbito] de aplicação da lei, é determinado o seguinte:

“1 - A presente lei aplica-se ao transporte de crianças realizado em automóvel ligeiro ou pesado de passageiros, público ou particular, efetuado como atividade principal ou acessória, salvo disposição em contrário.

2 - Para os efeitos do disposto no número anterior, entende-se por atividade acessória aquela que se efetua como complemento da atividade principal da desenvolvida pela entidade transportadora.

3 - A presente lei não se aplica aos transportes em táxi e aos transportes públicos regulares de passageiros, salvo se estes forem especificamente contratualizados para o transporte de crianças.”

Como supra se aludiu e agora se concretiza, destas normas emana, com clara evidência e prejuízo, uma discriminação injustificada para todas as pessoas coletivas sem fins lucrativos cuja atividade principal se relaciona com o desenvolvimento de crianças e jovens, com especial e particular relevância para as Instituições do Setor Social que desenvolvem respostas sociais quer para crianças quer para idosos – porque tal como táxis e transportes públicos regulares de passageiros, salvo se estes forem especificamente contratualizados para o transporte de crianças, também transportam adultos e crianças – mas não se achando excecionadas na lei tal como estes transportes públicos ou de utilidade pública. Excecionadas da condição prevista na alínea b), do n.º 3 do seu artigo 5.º da Lei, quando se refere ao [Licenciamento e identificação de automóveis], onde é estipulado o seguinte:

1 - Os automóveis utilizados no transporte de crianças estão sujeitos a licença, emitida pela DGTT, válida pelo prazo de dois anos e renovável por igual período, nos termos definidos na presente lei.

2 - A licença a que se refere o número anterior é emitida, ou renovada, após inspeção específica realizada pela Direcção-Geral de Viação que ateste o cumprimento das condições de segurança estabelecidas nos artigos 11.º, 12.º, 13.º e 14.º

3 - A licença é automaticamente suspensa nos seguintes casos:

a) Não aprovação do automóvel na inspeção técnica periódica;

b) Antiguidade do automóvel superior a 16 anos, contada desde a primeira matrícula após fabrico;

c) Falta do respetivo seguro.

4 – [...].

5 – [...].

6 – [...].

Assim, tendo em consideração que à presente vicissitude se somam as demais que supra se aduziram e sendo evidente a discriminação e o prejuízo que destas normas resulta para todas as pessoas coletivas sem fins lucrativos, em especial para aquelas que desenvolvem respostas sociais destinadas simultaneamente a crianças, jovens e adultos, encontrou-se a oportunidade para, com equidade e segurança, alterar a vontade inicial do legislador, sem adulterar substancialmente as suas intenções e objetivos, precaução, prudência e propósito, que se mantêm atuais e oportunos.

Pretende-se, pois, com a presente iniciativa, ampliar a idade máxima de 16 anos de matrícula constante do artigo 5º, n.º 3, alínea b) da Lei, prevista para suspensão da licença de

utilização de veículos no transporte privado e coletivo de crianças em automóveis ligeiros e pesados de passageiros, promovido a título acessório por pessoas coletivas sem fins lucrativos que desenvolvam respostas sociais, culturais, desportivas ou recreativas simultaneamente destinadas a crianças e jovens e a pessoas idosas e/ou portadoras de deficiência, para uma idade máxima de primeira matrícula, após fabrico, não superior a 24 anos.

Assim, e relevando tudo o acima referido, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, os Deputados abaixo-assinados, do Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata, apresentam o seguinte projeto de lei, propondo-se que a Assembleia da República decrete, nos termos da alínea c) do artigo 161.º da Constituição, o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

A presente Lei procede à alteração do artigo 5º, n.º 3, alínea b) e do artigo 26º da Lei n.º 13/2006, de 17 de abril, que aprova o Regime Jurídico do Transporte Coletivo de Crianças e Jovens, publicada no Diário da República n.º 75/2006, Série I-A de 2006-04-17, páginas 2783 - 2787 pela Assembleia da República, alterada pelo Decreto-Lei n.º 101/2021, de 19 de novembro, pela Lei n.º 5/2013 de 22 de janeiro, pelo Decreto-Lei n.º 255/2007 de 13 de julho e pela Lei n.º 17-A/2006 de 26 de maio.

Artigo 2.º

Com a alteração da Lei n.º 13/2006, de 17 de abril, a norma constante da alínea b) do n.º 3 do seu Artigo 5.º, com o título [*Licenciamento e identificação de automóveis*], do seu CAPÍTULO I, previsto para [*Disposições gerais*] e o seu artigo 26º [por criação de novo número (2º)], com o título [*Atividade acessória*] do seu CAPÍTULO V, previsto para [*Disposições finais*] passam a ter a seguinte redação:

“Artigo 5º

Licenciamento e identificação de automóveis

1 – [...].

2 – [...].

3 - *A licença é automaticamente suspensa nos seguintes casos:*

a) [...];

b) Antiguidade do automóvel superior a 16 anos, contada desde a primeira matrícula após fabrico, com exceção do previsto no n.º 2 do precedente artigo 26º;

c) [...].

4 – [...].

5 – [...].

6 – [...].

Artigo 26º

Atividade acessória

1 – [...].

2 – No transporte de crianças, tratando-se de transporte privado e coletivo em automóveis ligeiros ou pesados de passageiros, promovido a título acessório por pessoas coletivas sem fins lucrativos que desenvolvam como atividade principal respostas sociais ou atividades culturais, desportivas ou recreativas não é aplicável a condição de suspensão prevista na antecedente alínea b) do n.º 3 do artigos 5.º, desde que o automóvel utilizado tenha uma antiguidade não superior a 24 anos, contada desde a primeira matrícula após fabrico, desde que o requerente comprove que o veículo foi anteriormente licenciado para este tipo de transporte e desde que se encontrem asseguradas as condições técnicas de circulação e de segurança do respetivo veículo.”

Artigo 3º

Entrada em vigor

A presente lei produz efeitos a partir do dia 1 de setembro de 2023.

Palácio de S. Bento, 28 de abril de 2023.

As/Os Deputadas/os,

Paulo Rios de Oliveira

Márcia Passos

Jorge Salgueiro Mendes

Afonso Oliveira

Rui Cruz

António Prôa

António Topa Gomes

Carlos Eduardo Reis

Alexandre Poço

Hugo Carneiro

Hugo M Carvalho

Luís Gomes

Jorge Paulo Oliveira

Nuno Carvalho

Patrícia Dantas

Paulo Moniz

Rui Cristina