

## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### Declaração de Retificação n.º 16/2016

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 23/2016, de 19 de agosto, «Primeira alteração ao regime especial aplicável aos ativos por impostos diferidos, aprovado em anexo à Lei n.º 61/2014, de 26 de agosto», publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 159, de 19 de agosto de 2016, saiu com a seguinte incorreção, que assim se retifica:

No corpo do artigo 3.º da Lei n.º 23/2016, de 19 de agosto:

Onde se lê:

«O regime especial aprovado em anexo à Lei n.º 61/2014, de 26 de agosto, não é aplicável aos gastos e às variações patrimoniais negativas contabilizados nos períodos de tributação que se iniciem em ou após 1 de janeiro de 2016, nem aos impostos por ativos diferidos a estes associados.»

deve ler-se:

«O regime especial aprovado em anexo à Lei n.º 61/2014, de 26 de agosto, não é aplicável aos gastos e às variações patrimoniais negativas contabilizados nos períodos de tributação que se iniciem em ou após 1 de janeiro de 2016, nem aos ativos por impostos diferidos a estes associados.»

Assembleia da República, 1 de setembro de 2016. — O Secretário-Geral, *Albino de Azevedo Soares*.

## AMBIENTE

### Decreto-Lei n.º 60/2016

de 8 de setembro

O sistema de transportes públicos não tem conseguido dar resposta satisfatória a uma parte significativa das necessidades de mobilidade da população, sobretudo no interior do País e em meio rural, face ao desenvolvimento das periferias urbanas e à consequente dispersão populacional. O denso e difuso povoamento na faixa litoral do País, e simultaneamente a rarefação populacional em todo o seu interior, acabaram por inviabilizar, técnica e financeiramente, em muitas situações, a sustentabilidade da oferta de serviços de transportes públicos coletivos, tendo como resultado o abandono da operação de muitos serviços ou a redução significativa dos níveis de oferta e da respetiva cobertura espacial e temporal.

A falta de uma resposta satisfatória em situações de baixa procura tem, por isso, propiciado o crescimento da utilização do transporte individual em detrimento do transporte coletivo e, em muitos casos, tem contribuído para limitar a mobilidade de pessoas, que por razões económicas, de idade, ou outras situações pessoais, não têm acesso ao automóvel para realizar as suas deslocações.

É assim reconhecido que o transporte público coletivo regular ou o transporte público individual, em táxi, não têm conseguido dar resposta universal às necessidades das populações dos territórios de baixa densidade, pelo que se torna essencial encontrar soluções específicas e flexíveis de transporte que cons-

tituam uma alternativa eficiente ao veículo privado e que se adaptem verdadeiramente às necessidades de mobilidade das pessoas.

Tendo em consideração esses condicionalismos, o Programa do XXI Governo Constitucional preconiza a implementação de soluções de mobilidade que promovam serviços de transporte flexível e a pedido sempre que tal seja adequado, nomeadamente em regiões e períodos de baixa procura.

A implementação e operação destes serviços de transporte flexível pode estar a cargo de diversas entidades, individualmente ou em parcerias, com operadores de transportes públicos, empresas de táxis, empresas de transporte rodoviário de passageiros, ou de entidades da administração local. Subsidiariamente, pode recorrer-se a Instituições Particulares de Solidariedade Social, quando os respetivos estatutos o contemplem e sob determinadas condições.

O transporte de passageiros flexível permite colmatar algumas das limitações do transporte público convencional, podendo desempenhar funções de grande importância, designadamente oferecer acessibilidade nas zonas isoladas e dispersas, garantir um serviço de transporte nos espaços periurbanos onde a densidade populacional não justifica a rede existente e, complementado a rede de transporte público regular nas zonas urbanas, responder às necessidades específicas da população mais envelhecida e em idade escolar, bem como assegurar as necessidades de mobilidade das pessoas com mobilidade condicionada que necessitam de um serviço específico e de proximidade.

Nessa medida, a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, alterada pela Lei n.º 7-A/2016, de 30 de março, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros, consagrou o conceito de «serviço público de transporte de passageiros flexível», estabelecendo-o como parte integrante do sistema de transportes e da cadeia de deslocações, em articulação com todas as suas componentes — transportes públicos regulares, táxis, transportes escolares, transportes partilhados —, visando garantir o acesso a centros geradores de procura de abrangência municipal ou regional, e ainda fazer face às expectativas de procura por parte dos utilizadores de serviços de mobilidade e transportes em áreas coerentes de mobilidade, independentemente de fronteiras administrativas.

Contudo, importa estabelecer as regras específicas que permitam a implementação efetiva da prestação destes serviços de mobilidade, integrados numa oferta sistémica de “mobilidade combinada” e entendidos como formas complementares, e não concorrentes, dos sistemas de transportes públicos coletivos regulares ou do transporte público individual, em táxi, cujas lacunas e insuficiências visam colmatar.

Foram ouvidos os órgãos próprios das Regiões Autónomas, a Associação Nacional de Municípios Portugueses, a Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros, a Associação Nacional dos Transportadores em Automóveis Ligeiros e a Federação Portuguesa do Táxi.

Assim:

Ao abrigo do disposto nos artigos 2.º, 3.º e 17.º da Lei n.º 10/90, de 17 de março, no artigo 15.º e no n.º 2 do artigo 35.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, alterada pela Lei n.º 7-A/2016, de 30 de março, e nos termos das