



## Relatório da Consulta Pública

### Regulamento de definição de regras e princípios gerais tarifários no âmbito do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros

#### I. Enquadramento

Através da deliberação do Conselho de Administração da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) foi aprovado o “*Projeto de Regulamento de definição de regras e princípios gerais tarifários no âmbito do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros*” (doravante, “*Projeto*”) nos termos dos Estatutos da AMT [*maxime*, do artigo 5.º, n.º 1, alínea *f*), n.º 2, alínea *b*), e n.º 4, alíneas *e*), *f*) e *g*), e do artigo 34.º, n.º 2, alínea *a*)], aprovado pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

Em cumprimento do disposto no artigo 6.º dos Estatutos da AMT e nos artigos 100.º e 101.º do Código do Procedimento Administrativo, e com vista a recolher os contributos relevantes dos *stakeholders* para uma regulação mais eficiente da matéria tarifária do transporte público de passageiros, o *Projeto* referido, em conjunto com os respetivos “*Nota Técnica Justificativa*” e “*Estudo de Suporte*”, foi divulgado na página da *Internet* da AMT e submetido a consulta pública, que decorreu entre 21 de janeiro de 2019 e 11 de fevereiro de 2019.

No mesmo propósito de garantir a transparência, adequação e objetividade das regras constantes do *Projeto*, foram notificadas diretamente as seguintes entidades, para que, querendo, se pronunciassem sobre o *Projeto*, no mesmo prazo fixado para a consulta pública:

- ANTROP - Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros;
- Área Metropolitana de Lisboa;
- Área Metropolitana do Porto;
- Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central;
- Comunidade Intermunicipal do Alentejo Litoral;
- Comunidade Intermunicipal do Algarve;
- Comunidade Intermunicipal do Alto Alentejo;
- Comunidade Intermunicipal do Alto Tâmega;
- Comunidade Intermunicipal do Alto Minho;
- Comunidade Intermunicipal Ave;
- Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro;
- Comunidade Intermunicipal do Baixo Alentejo;
- Comunidade Intermunicipal da Beira Baixa;
- Comunidade Intermunicipal das Beiras e Serra da Estrela;
- Comunidade Intermunicipal do Cávado;



- Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra;
- Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões;
- Comunidade Intermunicipal do Douro;
- Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria;
- Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo;
- Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo;
- Comunidade Intermunicipal do Oeste;
- Comunidade Intermunicipal do Tâmega e Sousa;
- Comunidade Intermunicipal das Terras de Trás-os-Montes
- Direção Geral do Consumidor;
- Gabinete do Secretário de Estado Adjunto e da Mobilidade;
- Gabinete do Secretário de Estado das Infraestruturas; e
- Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT)

No período da consulta, foram recebidas pronúncias das seguintes entidades:

- [ANTROP](#) - Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros;
- [AML](#) - Área Metropolitana de Lisboa;
- [AdC](#) - Autoridade da Concorrência;
- [DECO](#) – Associação Portuguesa para a Defesa do Consumidor; e
- [DGC](#) - Direção-Geral do Consumidor; e
- [SEAM](#) - Gabinete do Secretário de Estado Adjunto e da Mobilidade.

Nessa sequência, nos termos dos n.ºs 4 e 5 do artigo 6.º dos Estatutos da AMT, elaborase o presente relatório da consulta pública, que aborda, de forma sintética, os contributos recebidos durante o período da consulta (com exclusão dos comentários obscuros ou objetivamente incompreensíveis) e contém a reflexão ponderativa da AMT sobre os mesmos e a fundamentação das opções finais tomadas a esta luz.

Cumprido, a este propósito, esclarecer que o presente relatório não consubstancia uma reprodução do teor das pronúncias recebidas, pelo que a leitura do relatório não dispensa a consulta destas, que se encontram disponibilizadas em simultâneo com o presente documento na página da *Internet* da AMT ([www.amt-autoridade.pt](http://www.amt-autoridade.pt)), com expurgação dos elementos fundamentadamente identificados como confidenciais.

O presente relatório constitui parte integrante da decisão de aprovação do *Regulamento de definição de regras e princípios gerais tarifários no âmbito do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros*.

## II. Apreciação dos contributos constantes das pronúncias recebidas

Contributos da ANTROP	Apreciação da AMT
<p>1) Impor, ao nível dos princípios listados no artigo 4.º do regulamento, que as tarifas devam assegurar não só a cobertura dos custos operacionais inerentes ao serviço público em causa, mas também garantir aos operadores um lucro razoável nos termos do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, através da criação de um “princípio da sustentabilidade”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A AMT não ignora que, nos termos do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, se deve garantir que os operadores de serviço público são compensados não só pelos custos que incorrem na exploração do serviço público de transporte de passageiros, mas também remunerados por um lucro razoável.</li> <li>• Contudo, o Regulamento não impõe nem recomenda que a receita tarifária deva assumir o papel exclusivo de assegurar a totalidade dessa remuneração dos operadores.</li> <li>• Com efeito, não se pode olvidar que, para além da receita tarifária, os operadores podem ter outras receitas provenientes da execução dos contratos de serviço público adjudicados que concorrem, em paralelo com a (eventual) compensação por obrigação de serviço público, para assegurar essa remuneração dos operadores.</li> <li>• Essas considerações são concretizadas, de facto, na alínea a) do n.º 3 do artigo 5.º que exige que no estudo prévio de fixação de novas tarifas seja demonstrada a <i>“cobertura anual pelo conjunto da receita tarifária e outras receitas associadas ao serviço público em causa dos custos previsionais inerentes à exploração do serviço público de transporte de passageiros e de um nível adequado de remuneração do capital investido, sem prejuízo da introdução de medidas de âmbito social e do regime legal de compensações por obrigação de serviço público e de outras subvenções públicas”</i>.</li> <li>• Aliás, na presente fase de implementação inicial de regras de</li> </ul>

	<p>regulação e tendo em conta o desenvolvimento atual do setor e do mercado, considera-se que não será oportuno impor <i>ex novo</i> que a fixação das tarifas seja orientada, por si só, para assegurar igualmente o lucro razoável dos operadores. A razão é que tal pode conduzir ao tendencial aumento das tarifas atuais, acabando por ser contraproducente na promoção do acesso ao transporte público pela população.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De resto, cumpre recordar que, nos casos de exploração direta do serviço pelas próprias autoridades de transportes, em regra, a preocupação com a garantia de lucro razoável não se coloca da mesma forma que nos casos de exploração pelos operadores ao abrigo dos contratos de serviço público.</li> <li>• Por fim, nota-se que o princípio da sustentabilidade, incluindo a sua dimensão económica, se encontra consagrada, de modo genérico, na alínea <i>b</i>) do n.º 1 do artigo 4.º.</li> <li>• Neste quadro, decide-se não realizar alterações ao artigo 4.º em conformidade.</li> </ul>
<p>2) Incluir um momento de audiência prévia dos operadores sobre o teor do estudo demonstrativo antes da sua submissão pelas autoridades de transportes à apreciação da AMT [<i>sugestão a propósitos do artigo 5.º, n.º 2 e do artigo 7.º</i>]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Considerando a pertinência em explicitar esta garantia dos operadores, decide-se proceder à alteração do n.º 1 do artigo 7.º, que passa a ter a seguinte redação: <i>“Sem prejuízo da aplicabilidade das regras especiais constantes do presente regulamento e da legislação aplicável, as autoridades de transportes, <u>depois de auscultarem os operadores de serviço público</u>, submetem o projeto tarifário e o estudo referidos no artigo 5.º à AMT, cujo parecer é emitido no prazo de 15 (quinze) dias a contar da respetiva submissão”</i></li> </ul>
<p>3) A maioria das autoridades de transportes não se encontra</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Os elementos exigidos em causa consubstanciam ponderações e</li> </ul>

<p>capacitada para fornecer todos os elementos listados no n.º 3 do artigo 5.º</p>	<p>justificações das opções políticas e de âmbito social que as autoridades de transportes tomam em matéria tarifária. Por isso, materialmente, está-se perante uma explicitação/clarificação do teor da fundamentação expressa que quaisquer entidades administrativas devem cumprir no exercício da sua competência nos termos do Código do Procedimento Administrativo.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Não se ignora, contudo, que nem sempre as autoridades de transportes têm acesso a todas as informações necessárias ao cumprimento “otimizado” deste dever de fundamentação expressa. Foi exatamente neste propósito que se refere logo no corpo do n.º 3 do artigo 5.º que o conteúdo do estudo deve adequar-se sempre casuisticamente às circunstâncias concretas e às condições do mercado relevantes, permitindo assim desvio ao disposto no 3.º do artigo 5.º caso exista justificação para o efeito, fundamentada nas circunstâncias concretas de cada caso.</li> <li>• Neste quadro, decide-se não alterar o n.º 3 do artigo 5.º em conformidade.</li> </ul>
<p>4) Incluir um novo elemento no elenco do n.º 3 do artigo 5.º: “articulação tarifária, para o mesmo tipo de serviço, entre as diversas autoridades de transportes”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tratando-se, no fundo, de uma concretização do princípio da intermodalidade/multimodalidade e integração tarifária consagrado na alínea e) do artigo 4.º, considera-se oportuna a demonstração expressa e autónoma do seu cumprimento no estudo prévio à fixação de novas tarifas.</li> <li>• Neste quadro, decide-se acrescentar em conformidade uma nova alínea ao n.º 3 do artigo 5.º, com a seguinte redação: <i>“Ponderação da possibilidade de estabelecer tarifas integradas com o(s) serviço(s) de transporte público adjacente(s) cuja conexão prática com o serviço em causa seja</i></li> </ul>

	<i>evidenciada pela procura dos utilizadores”</i>
5) Prever a possibilidade de fixar “tarifas inteligentes” com base no princípio <i>pay as you go</i> ou outras soluções tarifárias [ <i>sugestão a propósito do artigo 5.º</i> ]	<ul style="list-style-type: none"> <li>• O <i>Projeto</i> não proíbe nem pretende obstaculizar ou desincentivar a introdução de soluções tarifárias inovadoras no setor.</li> <li>• Com efeito, desde que cumpram cabalmente os princípios e regras gerais estabelecidos no regulamento – <i>maxime</i>, os artigos 4.º e 5.º –, quaisquer soluções tarifárias fundamentadas são legítimas.</li> </ul>
6) Clarificar a ideia de “estrutura de custos adequada” referida no corpo do n.º 1 do artigo 6.º	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Com vista a tornar a norma em causa mais clara, decide-se suprimir o adjetivo “adequada” da expressão citada em apreço.</li> <li>• Considera-se cumprido o disposto no n.º 1 do artigo 6.º, desde que a estrutura de custos adotada para o efeito contenha todos os elementos constantes da lista prevista nesta norma.</li> </ul>
7) A desagregação de custos prevista no artigo 6.º pode ser inexigível “ <i>seja por razões operacionais, seja por razões de concorrência</i> ”	<ul style="list-style-type: none"> <li>• O artigo 6.º em apreço não consagra regras rígidas. Com efeito, admite-se expressamente incumprimento ou não satisfação objetivamente justificado(a) de algumas das dimensões da desagregação prevista, sobretudo tendo em conta que o setor de transporte público de passageiros está a passar uma fase de transição e que, no estado atual, as autoridades de transportes e/ou os operadores podem não ter acesso a todas as informações necessárias ao cumprimento integral do disposto no artigo 6.º.</li> <li>• Especialmente em relação à preocupação com a compatibilidade da tutela jurídica do segredo comercial com o cumprimento da obrigação de informação prevista no artigo 6.º (e noutras normas do regulamento), importa referir, desde logo, que o segredo comercial não constitui causa atendível que possa justificar incumprimento do disposto</li> </ul>

	<p>no artigo 6.º. Com efeito, como resulta de uma leitura</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tal, porém, não implica qualquer negação à proteção jurídica do segredo comercial dos operadores, porquanto não se ignora que, no momento de divulgação ou de concessão de acesso por terceiros a essas informações, as autoridades que possuem estas informações devem “salvaguardar a informação que constitua segredo comercial ou industrial ou segredo relativo à propriedade literária, artística ou científica”, tal como se encontra estabelecido no n.º 8 do artigo 22.º do RJSPTP.</li> </ul>
<p>8) Criar coeficientes de imputação de custos “que permitissem às diversas autoridades de transporte trabalhar com critérios uniformes, objetivos e que permitissem uma real comparação e avaliação”, como solução alternativa à prevista no n.º 1 do artigo 6.º</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A imputação de custos deve sempre seguir as regras contabilísticas aplicáveis a cada momento, tendo em conta as características especiais e concretas de cada serviço.</li> <li>• Neste quadro, não se afigura oportuno adotar a solução sugerida.</li> </ul>
<p>9) Clarificar a natureza do parecer da AMT referido no artigo 7.º</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• O parecer não tem natureza vinculativa. Neste quadro, e no propósito de esclarecimento, decide-se acrescentar um novo n.º 2 ao artigo 7.º, com a seguinte redação: “O parecer da AMT referido no número anterior não tem carácter vinculativo”</li> </ul>
<p>10) O n.º 3 do artigo 9.º parte do pressuposto (criticável) de que sejam sempre juridicamente corretas as determinações das autoridades de transportes para efeito de correção das desconformidades das tarifas apresentadas pelos operadores</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Não está em causa qualquer presunção da legalidade nem da correção das decisões das autoridades de transportes.</li> <li>• O regime consagrado no n.º 3 do artigo 9.º encontra o seu fundamento jurídico em: i) as autoridades de transportes são entidades com competência para controlar a conformidade das atuações dos respetivos operadores de serviço público, incluindo as que incidem sobre a matéria tarifária, sobretudo nos termos das alíneas f)</li> </ul>



	<p>e h) do n.º 2 do artigo 4.º do RJSPTP; e ii) as decisões emitidas pelas autoridades de transportes a este propósito são imperativas por estar em causa exercício de poderes de autoridade.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De resto, em articulação com o disposto no n.º 4 do artigo 9.º, essas decisões das autoridades de transportes poderão ser objeto de eventual (re-)apreciação pela AMT.</li> <li>• Para efeitos de clarificação, o n.º 4 do artigo 9.º passa a ter a seguinte redação:  <i>“O incumprimento referido no número anterior é comunicado pelas autoridades de transportes à AMT para efeitos dos procedimentos contraordenacionais e sancionatórios aplicáveis, designadamente nos termos e para efeitos do artigo 46.º do RJSPTP e do artigo 40.º dos Estatutos da AMT.”</i></li> </ul>
<p>11) Falta da previsão no n.º 4 artigo 9.º da possibilidade de aplicação sanções ou contraordenações às autoridades de transportes</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Esta possibilidade encontra-se, em geral, prevista no artigo 24.º</li> <li>• A “mais-valia” do n.º 4 do artigo 9.º (em face do artigo 24.º) consiste em consagrar um dever especial de comunicação a cargo das autoridades de transportes quando se verifique incumprimento pelos operadores das suas determinações de correção das desconformidades das tarifas apresentadas.</li> </ul>
<p>12) Permitir aos operadores realizar revisões tarifárias nos termos do artigo 10.º</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De acordo com o novo paradigma plasmado no RJSPTP (<i>maxime</i>, artigos 4.º e 40.º), a titularidade da competência em matéria tarifária pertence às autoridades de transportes.</li> <li>• Por isso, não se afigura compatível com a lei a atribuição do poder originário de revisão tarifária aos operadores de serviço público.</li> <li>• Isto não prejudica, porém, que os operadores de serviço público possam tomar a iniciativa de propor às respetivas autoridades de</li> </ul>



	<p>transportes revisões tarifárias, uma vez que se encontrem preenchidos os pressupostos de aplicação do artigo 10.º.</p>
<p>13) Legitimar revisões tarifárias quando ocorram <i>“outras causas que sejam suscetíveis de comprovadamente desequilibrar os custos operacionais”</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A alínea a) do n.º 1 do artigo é suficientemente ampla para legitimar revisões tarifárias nessas ocasiões.</li> <li>• O elenco de fatores constantes do n.º 2 do artigo 10.º não é taxativo, pelo que se pode (e deve) ponderar outros fatores relevantes para o efeito.</li> </ul>
<p>14) Incluir o seguinte novo número no artigo 10.º: <i>“Sempre que a autoridade de transportes determine uma redução tarifária e a mesma implique a diminuição de receitas dos operadores nos termos do contrato de serviço público em vigor, este tem direito à reposição do equilíbrio financeiro, nos termos previstos no Código dos Contratos Públicos”</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Considera-se suficiente a regulação do direito à reposição do equilíbrio económico-financeiro do contrato estabelecida no Código dos Contratos Públicos – <i>maxime</i>, nos artigos 282.º e 314.º, cuja aplicação, naturalmente, não fica prejudicada pelo presente regulamento.</li> <li>• Deste modo, decide-se não acolher a alteração sugerida.</li> </ul>
<p>15) Alterar o prazo máximo de descontos comerciais previsto no n.º 2 do artigo 12.º de 30 dias para 90 dias, tendo em conta que <i>“no plano comercial, a duração de períodos máximos de 30 dias para descontos, não faz sentido”</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Considerando as pronúncias recebidas contrárias ao estabelecimento de limites temporais para a prática de descontos comerciais no serviço de transporte público de passageiros, decide-se eliminar o n.º 2 do artigo 12.º.</li> <li>• Em contrapartida, considera-se adequado introduzir os seguintes n.ºs 6 e 7 ao artigo 12.º: <i>“6- Sem prejuízo do disposto no n.º 8, os operadores de serviço público não podem cessar as promoções em vigor nem alterar as respetivas condições de acesso durante o respetivo período de duração divulgado ao público nos termos do n.º 4.</i> <i>7 - Em relação às promoções previamente agendadas que ainda não tenham entrado em vigor, os operadores de serviço público podem decidir revogá-las ou alterar as suas</i></li> </ul>

*condições de acesso, desde que esta decisão seja comunicada às respetivas autoridades de transportes e divulgada ao público nos termos do n.º 4 com a antecedência mínima de 10 (dez) dias em face da data prevista para o início da promoção, sem prejuízo do disposto no número seguinte.”*

- Altera-se também ligeiramente o n.º 6, que passa a n.º 8:  
*“8-A decisão de redução de tarifas das autoridades de transportes prevista no artigo anterior pode ser acompanhada de autorização de cessação ou de alteração das condições de acesso às promoções cuja manutenção coincidiria temporalmente com a nova tarifa reduzida.”*
- Por outro lado, sobretudo com vista a clarificar que a prática de promoções consiste (sempre) num exercício comercial voluntário dos próprios operadores, que devem consequentemente assumir os riscos inerentes – *distinguindo-se assim da hipótese de redução de tarifas prevista no artigo 11.º, que corresponde a um poder uniliteral pertencente exclusivamente às autoridades de transportes* –, decide-se alterar a redação dos n.ºs 1 e 2 do artigo 12.º da seguinte forma:  
*“1. Sem prejuízo de redução de tarifas legal ou regulamentarmente prevista em cada momento, os operadores de serviço público podem praticar promoções sobre as tarifas vigentes, nos termos do disposto nos números seguintes e no Decreto-Lei n.º 70/2007, de 26 de março, nomeadamente em função do número de viagens ou de contratos ou acordos celebrados com passageiros, assumindo a totalidade dos riscos inerentes a este exercício.”*  
*2- A prática de promoções deve ser comunicada às respetivas*

	<p><u>autoridades de transportes com a antecedência mínima de 5 (cinco) dias em face da divulgação da promoção ao público.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De resto, aproveita-se para eliminar o n.º 4 do artigo 12.º, por se considerar efetivamente desnecessário.</li> </ul>
<p>16) A aplicação de tarifas sociais “<i>não deverá, via de regra, estar refletida nas tarifas, revestindo, antes, um modo de participação direta ao cliente</i>” [comentário a propósito do artigo 13.º]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Os modos da concretização de bonificações tarifárias sociais são diversos, nem sempre implicando uma “participação direta ao cliente”.</li> <li>• O presente regulamento não regula nem condiciona estes modos de concretização, que cabem à lei ou aos regulamentos que consagram as bonificações tarifárias.</li> </ul>
<p>17) Clarificar o modo de consideração pelas autoridades de transportes das recomendações estratégicas emitidas pela AMT ao abrigo do artigo 15.º</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• As recomendações, por natureza, não são vinculativas.</li> <li>• Devem ser, porém, devidamente consideradas pelas autoridades de transportes, pelo que qualquer desvio das recomendações emitidas pela AMT deve ser especialmente fundamentado.</li> <li>• No propósito de clarificar esta ideia na redação do n.º 2 do artigo 15.º, decide-se alterá-la da seguinte forma: “<i>As recomendações estratégicas emitidas pela AMT ao abrigo do presente artigo <u>devem ser tidas em conta pelas autoridades de transportes no exercício das respetivas competências legais de regulamentação tarifária, sendo a eventual não adoção das recomendações expressamente fundamentada</u></i>”</li> </ul>
<p>18) O mecanismo de recomendações estratégicas previsto no artigo 15.º pode “<i>ferir a reserva de atribuições e competências das autoridades de transportes</i>”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Não se trata de qualquer invasão nas atribuições e competências das autoridades de transportes, mas sim do controlo legalmente previsto (designadamente nos Estatutos da AMT) do exercício destas atribuições e competências pela</li> </ul>

	<p>AMT enquanto entidade reguladora do setor.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aliás, a finalidade do mecanismo de recomendações estratégicas consiste essencialmente em auxiliar (em vez de condicionar) as autoridades de transportes no exercício das suas atribuições e competências.</li> </ul>
--	--

Contributos da Área Metropolitana de Lisboa	Apreciação da AMT
<p>1) Não cabe à AMT definir regras gerais tarifárias. Esta competência, de acordo com o RJSPTP, pertence (apenas) ao Governo e às autoridades de transportes, nos termos, respetivamente, dos artigos 38.º e 40.º do RJSPTP</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nos termos da alínea <i>f</i>) do n.º 1 do artigo 5.º dos estatutos da AMT, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, compete a esta entidade reguladora “definir regras e princípios gerais relativos à estrutura de custeio e formação de preços e tarifas nos setores regulados (...)”.</li> <li>• O artigo 50.º do RJSPTP estabelece ainda que as atribuições e competências cometidos 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.</li> <li>• Por seu turno, as competências da AMT são ainda salvaguardadas no artigo 9.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, que estabelece que as matérias objeto da mesma estão sujeitas a regulação e supervisão da AMT (que inclui certamente o referido poder de regulamentação da AMT em matéria tarifária). Daqui decorre que tanto o RJSPTP como a mencionada Portaria pressupõem a intervenção complementar da AMT com vista a estabelecer regras</li> </ul>

	<p>relativas a tarifas do serviço público de transporte de passageiros.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De resto, importa esclarecer que, com a publicação do presente regulamento, a AMT não pretende, de modo algum, substituir as autoridades de transportes no exercício da competência destas de fixar tarifas concretas para os serviços públicos de transporte de passageiros a seus cargos. A intervenção da AMT em matéria tarifária prevista no presente regulamento corresponde essencialmente ao exercício das competências legais de regulação, controlo e supervisão do setor de transporte público de passageiros.</li> </ul>
<p>2) Limitar-se a fazer remissão para as alíneas c), d), e), e g) do n.º 3 do artigo 1.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, no que diz respeito às definições de “Sistema tarifário”, “Suporte do Título de Transporte”, “Tarifa” e “Título de Transporte”, tal como o que já acontece à atual definição de “Taxa de Atualização Tarifária” prevista na alínea n) do artigo 2.º do presente regulamento</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trata-se de uma observação pertinente, mas por razão da promoção da facilidade de leitura do regulamento, julga-se não conveniente adotar a sugerida técnica de remissão.</li> <li>• Deste modo, decide-se alterar a redação da alínea n) do artigo 2.º, que passa a ser:  <i>“Taxa de Atualização Tarifária»: a percentagem máxima de aumento médio a autorizar em procedimentos de atualização tarifária e que incidem sobre as tarifas em vigor antes do seu arredondamento para as tarifas de venda ao público”</i></li> </ul>
<p>3) Retirar do artigo 4.º os princípios que se encontram previstos já na Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• O presente regulamento está dotado da autonomia normativa em face da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, sem prejuízo de algumas soluções constantes desta última, por serem consideradas pertinentes pela AMT, se encontrarem reafirmadas no presente regulamento.</li> <li>• Essa reafirmação formal não representa qualquer redundância normativa, uma vez que se afigura conveniente para garantir e facilitar a compreensão articulada das</li> </ul>

	<p>soluções particulares consagradas no regulamento.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A mesma observação aplica-se aos demais comentários da AML respeitantes à transcrição/transposição das soluções constantes da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, para o presente regulamento.</li> </ul>
<p>4) Reponderar a necessidade do n.º 1 do artigo 5.º</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A norma é relevante designadamente na medida em que consagrou a solução que impede a existência de tarifas “temporárias”, que sejam previstas, <i>logo no momento da sua criação</i>, para vigorar por um determinado período de tempo mais curto do que a duração do contrato, no caso da exploração do serviço público de transporte de passageiros através de contrato de serviço público.</li> <li>• Com vista a explicitar de forma mais clara a racionalidade subjacente à norma, decide-se alterar a redação do n.º 1 do artigo 5.º para: <u>“A exploração do serviço público de transporte de passageiros é realizada através de contrato de serviço público ou da exploração direta por autoridades de transportes, devendo as tarifas, no primeiro caso, ser fixadas para o período de vigência contratual, e no segundo caso, para o período de tempo adequadamente determinado pelas autoridades de transportes, sem prejuízo da atualização tarifária nos termos do presente regulamento”</u></li> </ul>
<p>5) Não é crucial que a AMT determine regra contabilísticas [comentário a propósito do artigo 6.º]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• As regras contabilísticas são relevantes para que as informações necessárias a uma melhor regulação do setor de transporte em geral e da matéria tarifária em especial sejam apresentadas de forma regularizadas e estandardizadas.</li> <li>• Trata-se, por isso, de um instrumento imprescindível para a</li> </ul>

	<p>obtenção de dados e informações fiáveis, de que a AMT necessita para prosseguir a sua função da autoridade reguladora.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aliás, a adoção de metodologias contabilísticas é também essencial para as atuação das autoridades de transportes (designadamente em matéria tarifária), seja na preparação e monitorização de contratos de serviços público, seja na fiscalização do cumprimento das regras gerais por si definidas.</li> <li>• De resto, recorda-se que o “<i>Estudo de Suporte</i>” do presente regulamento já patenteou e constatou em vários pontos a necessidade destas regras contabilísticas para suprir “o défice de informação fiável” que se verifica atualmente, e de modo transversal, no setor de transporte público de passageiros.</li> </ul>
<p>6) O disposto no n.º 7 do artigo 7.º contraria o artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A contrariedade alegada não se verifica, uma vez que o prazo de 5 dias previsto no artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro, é apenas um prazo de antecedência “mínima”, que não impede a consagração de um prazo mais exigente (como é o caso do presente regulamento, que consagra um prazo de 10 dias de antecedência mínima no n.º 7 do artigo 7.º), designadamente em nome da proteção dos consumidores.</li> </ul>
<p>7) O disposto no n.º 7 do artigo 9.º contraria o previsto no RJSPTP e no Decreto-Lei n.º 9/2015</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• O n.º 7 do artigo 9.º não dispensa a publicitação devida das informações tarifárias nos postos de venda e nos sítios da <i>Internet</i> dos operadores e das autoridades de transportes.</li> <li>• A norma apenas se limita a regular os termos de cumprimento adequado deste dever de publicitação de acordo com a teleologia subjacente, garantindo que essa teleologia (que consiste</li> </ul>



	<p>fundamentalmente na proteção dos consumidores) seja adequadamente cumprida nos casos em que, <i>por razões objetivas técnicas</i>, não seja possível a publicitação da integralidade das informações no espaço físico dos postos de venda.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>v. também a nova redação da norma adotada em face do comentário n.º 13 da DECO sobre a mesma norma.</li> </ul>
<p>8) Prever solução para a situação inconveniente de que <i>“para um mesmo percurso Origem/Destino, mesmo que efetuado pelo mesmo operador, e em serviços com iguais características (tipo de veículo e outras), poder resultar um tarifário diferentes, quando se trate de um serviço de âmbito municipal (sob uma Autoridade de Transportes) de um de âmbito intermunicipal (sob outra Autoridade de Transportes)”</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Exatamente nesse propósito, encontra-se previsto já na alínea d) do n.º 3 do artigo 5.º a necessidade de demonstrar, no estudo prévio que sustenta a fixação de novas tarifas, a <i>“ponderação adequada com as tarifas fixadas por outras autoridades de transportes, para o mesmo modo de serviço público de transporte de passageiros e para áreas geográficas com características semelhantes”</i>.</li> <li>v. também a <i>Nota Técnica Justificativa</i>, p. 9.</li> </ul>

Contributos da Autoridade da Concorrência	Apreciação da AMT
<p>1) Ponderar alargar o procedimento de avaliação de tarifas previsto no regulamento às tarifas que já estão em vigor antes da vigência do presente regulamento</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Com vista a salvaguardar a estabilidade do sistema tarifário em vigor atualmente e a associada confiança legítima dos <i>stakeholders</i> do setor, e tendo em conta que o presente regulamento (na versão atual) consubstancia uma regulação de “primeira geração”, que trilha a racionalidade de regulação progressiva, considera-se mais equilibradas as soluções constantes do artigo 25.º (disposições transitórias), que excluem do âmbito de aplicação do Capítulo II do regulamento “os</li> </ul>

	<p><i>serviços públicos de transporte de passageiros cujas decisões de contratar e de aprovação das respetivas peças procedimentais sejam tomadas na sua vigência”.</i></p>
<p>2) Ponderar e clarificar a aplicação do regulamento ao transporte ferroviário, regulado pelo Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março [comentário a propósito do n.º 1 do artigo 3.º]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Como se explicita no preâmbulo do <i>Projeto</i>, o presente regulamento consiste essencialmente numa regulamentação da matéria tarifária do transporte público de passageiros à luz do novo paradigma de regulação introduzido à ordem jurídica nacional pelos Regulamento (CE) n.º 1370/2007 e RJSPTP.</li> <li>• Por isso, entende-se que, à partida, o âmbito de aplicação do presente regulamento deve tendencialmente coincidir com o do RJSPTP, que abrange claramente o modo ferroviário de transporte público de passageiros (cfr. artigo 1.º e n.º 2 do artigo 2.º do RJSPTP), ainda que a Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, por considerações próprias, opte por excluir do seu âmbito de aplicação o transporte ferroviário regional, inter-regional e longo curso.</li> <li>• O presente regulamento, tendo força infralegal, naturalmente, não afasta o dever dos operadores e das autoridades de transportes de cumprir o disposto na lei sobre a fixação de tarifas, sobretudo nos artigos 18.º a 24.º Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março.</li> <li>• Aliás, o n.º 2 do artigo 5.º do regulamento esclarece claramente que o estudo que sustenta a fixação de novas tarifas deve demonstrar, entre outros, o cumprimento das disposições legais aplicáveis.</li> <li>• De resto, cumpre destacar que a elaboração do presente regulamento já se encontra acautelada (embora de forma genérica) pelo próprio Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março. Com efeito, está prevista na alínea a) do</li> </ul>

	<p>n.º 1 do artigo 20.º deste decreto-lei que: “os preços dos serviços de transporte de passageiros titulados por contrato de serviço público nos termos da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual, são fixados de acordo com as regras constantes do referido contrato ou emanadas pelas autoridades de transportes competentes, <u>sem prejuízo das regras gerais de âmbito nacional e europeu aplicáveis</u>” (sublinhado adicionado).</p>
<p>3) Recordar a proposta da AdC da revogação do preço mínimo para a prestação de serviços de transporte rodoviário de passageiros em carreiras de “alta qualidade” e “expresso”, mesmo que estas modalidades se encontrem excluídas (atualmente) do âmbito de aplicação do regulamento [comentário a propósito do n.º 3 do artigo 3.º]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Esta observação será devidamente considerada pela AMT, se, em função da futura legislação sobre o transporte rodoviário de passageiros em carreiras de “alta qualidade” e “expresso”, se justificar estender o âmbito de aplicação do presente regulamento a estes modos de transporte público.</li> </ul>
<p>4) Reponderar a exigência da demonstração (no estudo que sustenta a fixação de novas tarifas) da “ponderação de um rácio adequado entre a tarifa do título ocasional de valor mais baixo e a do título de utilização mensal” (constante da alínea c) do n.º 3 do artigo 5.º), tendo em conta que tal é passível de “restringir a flexibilidade dos operadores nas suas opções tarifárias, em detrimento do bem-estar do consumidor”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• O regulamento não impõe qualquer ponto de referência nem intervalo rígido para o rácio entre a tarifa do título ocasional de valor mais baixo e a tarifa do passe mensal.</li> <li>• Aliás, o juízo de adequação do rácio em causa, tal como se refere no corpo n.º 3 do artigo 5.º, é efetuado sempre com a devida consideração das “circunstâncias concretas” e das “condições do mercado relevante”.</li> <li>• Por isso, entende-se que a exigência do exercício demonstrativo em causa não se traduz numa restrição excessiva “da flexibilidade dos operadores para oferecerem preços mais competitivos em determinados serviços”.</li> <li>• Essa prática concorrencial poderá ser legítima desde que cumpra integral e equilibradamente a legislação aplicável e os princípios</li> </ul>

	<p>previstos no artigo 4.º, sobretudo o da “orientação para custos” e o da “igualdade de oportunidades no acesso ao serviço”.</p>
<p>5) Tornar o n.º 3 do artigo 8.º numa norma imperativa</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Como consta da p. 12 da <i>Nota Técnica Justificativa</i>, a solução em causa é relevante para assegurar que “o cálculo do aumento médio não seja reconduzido a um exercício matemático meramente formal – em que simplesmente se somam as percentagens de aumento de cada uma das tarifas vigentes e se divide o resultado pelo número das opções tarifárias disponíveis, sem consideração devida da realidade concreta”.</li> <li>• Contudo, considerando novamente que o presente regulamento consiste, antes de tudo, numa regulação de “primeira geração”, que procura evitar alteração drástica e radical do setor, mas sem deixar de sensibilizar os <i>stakeholders</i> para a necessidade de adaptarem progressivamente as respetivas atuações em matéria tarifária em conformidade com o disposto no regulamento, julga-se que, no momento atual, será mais pertinente consagrar a solução em apreço como um padrão de boa prática, <i>sem prejuízo da sua transformação numa regra imperativa nas futuras revisões do regulamento</i>.</li> <li>• Neste quadro, decide-se não alterar o n.º 3 do artigo 8.º em conformidade.</li> </ul>
<p>6) Eliminar as restrições à prática de descontos comerciais pelos operadores constantes do artigo 12.º</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Remete-se para a resposta ao comentário n.º 15 da ANTRP</li> </ul>
<p>7) Ponderar regular também a fixação do preço do suporte do título de transporte, com vista a garantir “a eficácia do Regulamento na</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tendo em conta que o preço do suporte do título de transporte não é materialmente tarifa, a sua regulação no presente regulamento justifica-se, em regra, apenas na</li> </ul>

<p><i>prosecução dos objetivos que estipulou para o documento”</i></p>	<p>medida em que seja necessário garantir a realização integral da política de regulação tarifária consagrada no regulamento.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Por isso, não se afigura conveniente fixar regras que regulem autonomamente a fixação deste preço, ainda que se determine que o mesmo deva ser devidamente autonomizado das tarifas, sobretudo para efeitos da garantia do princípio da transparência na fixação das tarifas e clareza e facilidade de compreensão das opções de diferenciação tarifária pelos utilizadores do serviço público de transporte de passageiros, consagrado na alínea f) do artigo 4.º.</li> <li>• Não obstante, na linha da mesma preocupação da AdC, já se encontra imposto, ao abrigo da alínea g) do n.º 3 do artigo 5.º, que o estudo que sustenta a fixação de novas tarifas deva demonstrar a <i>“adequação e harmonização do preço a aplicar ao suporte dos títulos de transporte”</i>.</li> </ul>
--	---

Contributos da DECO	Apreciação da AMT
<p>1) Definir um modelo de financiamento dos transportes públicos conducente à redução do preço dos mesmos</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tendo em conta que a adoção da sugestão em apreço poderá conduzir a que o regulamento terá um escopo que extravase a matéria tarifária, considera-se não oportuno o seu acolhimento na versão atual do regulamento.</li> </ul>
<p>2) Considerar o Programa de Apoio à Redução Tarifária no regulamento</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Embora não esteja explicitado no regulamento, as ações de redução tarifárias a implementar ao abrigo do Programa de Apoio à Redução Tarifária enquadram-se no regime</li> </ul>

	<p>normativo de redução ou isenção tarifária referido no artigo 13.º.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Com vista a esclarecer o papel da AMT no controlo das medidas a adotar pelas comunidades intermunicipais/áreas metropolitanas ao abrigo do PART e de outras ações de redução ou isenção tarifária que irão ser implementadas pelas autoridades de transportes e/ou pelos operadores, decide-se acrescentar quatro novos números ao artigo 13.º, com as seguintes redações: <i>“2. Devem ser submetidas à apreciação prévia da AMT as medidas propostas pelas autoridades de transportes para concretizar os regimes legais e regulamentar de redução ou isenção tarifária referidos no número anterior, quando a sua implementação implique alterações ao sistema tarifário em vigor.</i> <i>3. Caso as alterações ao sistema tarifário referidas no número anterior impliquem fixação de novas tarifas, deve ser submetido à apreciação da AMT também o estudo referido nos n.ºs 2 e 3 do artigo 5.º relativo a essas novas tarifas.</i> <i>4. A AMT pronuncia-se sobre as medidas tarifárias propostas no prazo de 15 (quinze) dias a contar da data da respetiva submissão, não podendo as entidades competentes proceder às fases seguintes tendentes à sua adoção efetiva antes de recebida a pronúncia da AMT.</i> <i>5. A pronúncia da AMT emitida ao abrigo do presente artigo não é vinculativa, mas deve ser tida em conta na tomada da decisão definitiva relativa ao assunto em causa, sendo as eventuais inobservâncias expressamente fundamentadas.”</i></li></ul>
--	--

<p>3) Definir meios de divulgação das tarifas [sugestão a propósito do artigo 5.º]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estes meios já se encontram definidos no n.º 6 do artigo 7.º</li> </ul>
<p>4) Estabelecer o termo inicial de contagem do prazo de comunicação de 5 dias referido no n.º 3 do artigo 7.º</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Considerando a pertinência do contributo, decide-se alterar o n.º 3 do artigo 7.º, que passa a ter a seguinte redação: <i>“A decisão final de fixação de tarifas é comunicada à AMT no prazo de 5 (cinco) dias, <u>a contar da data da respetiva deliberação</u>”</i></li> </ul>
<p>5) Consagrar a obrigação de divulgar as informações tarifárias através de uma linguagem simples, clara, compreensível e acessível [sugestão a propósito do n.º 6 do artigo 7.º]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Considerando a pertinência do contributo, decide-se alterar o n.º 6 do artigo 7.º, que passa a ter a seguinte redação: <i>“Previamente à sua aplicação, as tarifas são publicitadas, <u>através de uma linguagem clara, simples e precisa</u>, nos sítios da Internet dos operadores de serviço público, das autoridades de transportes e, no caso de comunidades intermunicipais e áreas metropolitanas, também dos municípios que as integram, e em todos os postos ou meios de venda dos títulos de transporte”.</i></li> <li>Do mesmo modo, procede-se à alteração do n.º 5 do artigo 9.º, que passa a ter a seguinte redação: <i>“Com a antecedência mínima de 10 (dez) dias relativamente à data de aplicação das tarifas atualizadas aos utilizadores, os operadores de serviço público ou as autoridades de transporte, no caso de exploração direta, publicitam nos postos de venda e nos respetivos sítios da Internet, <u>através de uma linguagem clara, simples e precisa</u>, uma tabela com a indicação clara do valor das tarifas de venda ao público ainda em vigor e do valor final das tarifas de venda ao público após atualização, bem como a medida do aumento de cada tarifa, expressa em valor percentual”.</i></li> <li>De resto, na linha da sugestão em apreço, que assinala</li> </ul>



	<p>pertinentemente a necessidade de melhor assegurar a efetividade da divulgação das informações tarifárias e a compreensão acessível do tarifário pelos utilizadores, decide-se acrescentar uma nova alínea ao n.º 5.º do artigo 5.º, com a seguinte redação: <i>“Resumo não técnico que auxilia a compreensão da estrutura de tarifas do serviço pelos utilizadores;”</i></p>
<p>6) Exigir a divulgação da informação sobre condições de acesso às tarifas <i>[sugestão a propósito do n.º 6 do artigo 7.º]</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Esta exigência encontra-se implementada já, em geral, no n.º 5 do artigo 5.º, que passa a ser reforçada com a alteração introduzida ao artigo na sequência da ponderação do comentário anterior.</li> </ul>
<p>7) Alterar o prazo de 10 dias consagrado no n.º 7 do artigo 7.º para 30 dias, considerando que o prazo reduzido pode <i>“acentuar situações de exclusão social por razões económicas”</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• O prazo em causa consiste num prazo de <i>standstill</i> que medeia entre a data de publicitação das tarifas, nos termos do n.º 6 do artigo 7.º, e a aplicação efetiva destas tarifas aos utilizadores. Por isso, tem como função garantir o conhecimento efetivo das tarifas novas por qualquer utilizador mediante diligente antes de este se encontrar sujeito àquelas tarifas.</li> <li>• Considerando que o prazo de 10 dias é suficiente para alcançar cabalmente a tal função, decide-se manter a atual redação do n.º 7 do artigo 7.º.</li> </ul>
<p>8) Tornar o n.º 3 do artigo 8.º numa norma imperativa</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Remete-se para a resposta ao comentário n.º 5 da Autoridade da Concorrência.</li> </ul>
<p>9) Identificar os procedimentos contraordenacionais e sancionatórios referidos no n.º 4 do artigo 9.º</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Em conformidade, altera-se a redação do n.º 4 do artigo 9.º da seguinte forma: <i>“O incumprimento referido no número anterior é comunicado pelas autoridades de transportes à AMT para efeitos dos procedimentos contraordenacionais e</i></li> </ul>

	<p><i>sancionatórios adequados, designadamente nos termos e para efeitos do artigo 46.º do RJSPTP e do artigo 40 dos Estatutos da AMT</i></p>
<p>10) Alterar o prazo de 10 dias consagrado no n.º 5 do artigo 9.º para 30 dias, considerando que o prazo reduzido pode <i>“acentuar situações de exclusão social por razões económicas”</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Remete-se para a resposta ao comentário n.º 7.</li> </ul>
<p>11) Eliminar a exceção “por razões técnicas” que permite afastar o cumprimento do disposto no n.º 7 do artigo 9.º</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Considera-se necessária a exceção em apreço, tendo em conta que pode acontecer que nem todos os postos de venda tenham espaço adequado para publicitar a integralidade das informações tarifárias exigidas pelo n.º 5 do artigo 9.º.</li> <li>• Afigura-se imprescindível usar o conceito indeterminado de “razões técnicas” tendo em conta a impossibilidade de prever em abstrato todas as situações que possam justificar o não cumprimento perfeito do disposto no n.º 7 do artigo 9.º.</li> </ul>
<p>12) Clarificar que o prazo para o cumprimento da obrigação eventual de publicitar nos postos de venda <i>“um anúncio sobre a atualização tarifária, com indicação do local onde podem ser consultadas as informações completas sobre a atualização tarifária”</i> (referido na parte final do n.º 7 do artigo 9.º) é o constante do n.º 5</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tratando-se de uma obrigação que, excecionalmente, substitui aquela prevista no n.º 5 do artigo 7.º, compreende-se hermenêuticamente que o prazo para o respetivo cumprimento é o mesmo – isto é, <i>“com a antecedência mínima de 10 (dez) dias relativamente à data de aplicação das tarifas atualizadas aos utilizadores”</i>.</li> </ul>
<p>13) Impor, para efeitos do n.º 7 do artigo 9.º, que <i>“o local físico indicado para efeitos de consulta das informações completas seja o mais próximo do posto de venda em causa, devendo ainda ser simultaneamente disponibilizado num sítio no internet”</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Considerando as preocupações subjacentes, decide-se alterar a redação do n.º 7 do artigo 9.º da forma seguinte: <i>“Sempre que, por razões técnicas, não seja possível publicitar em alguns postos de venda todas as informações que devem constar da tabela referida no n.º 5, os</i></li> </ul>

	<p><i>operadores de serviço público podem publicitar nesses postos de venda um anúncio sobre a atualização tarifária, <u>com aviso da disponibilização nos postos de venda em causa de um interface eletrónico que permita o acesso dos utilizadores aos sítios da Internet onde podem ser consultadas estas informações.</u></i></p>
<p>14) Estabelecer um prazo para o cumprimento do dever de comunicação pelas autoridades de transportes previsto no n.º 4 do artigo 10.º</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Considerando a pertinência do contributo, decide-se alterar o n.º 4 do artigo 10.º, que passa a ter a seguinte redação: <i>“<u>Previamente à decisão definitiva</u>, as autoridades de transportes dão conhecimento do projeto de revisão tarifária à AMT, para os devidos efeitos de exercício das competências de supervisão e regulação”</i></li> </ul>
<p>15) Admitir outros fundamentos para a redução de tarifas, para além da “<i>redução dos custos inerentes à exploração do serviço público em causa</i>” prevista no n.º 1 do artigo 11.º</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A norma em causa não é taxativa em relação aos fundamentos admissíveis para redução de tarifas. A palavra “designadamente” usada na redação da norma explicita essa observação.</li> </ul>
<p>16) A terminologia “descontos comerciais” é alheia ao Decreto-Lei n.º 70/2007, de 26 de março [comentário a propósito do artigo 12.º]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Considerando a pertinência da observação e a inadequação de aplicação do mecanismo de “saldo” ao serviço público de transporte de passageiros, decide-se substituir a expressão de “descontos comerciais” por “promoções”.</li> </ul>
<p>17) Prever os termos em que as autoridades de transportes podem autorizar a prática de descontos comerciais previstos no artigo 12.º</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Não se pretende impor, na versão atual do regulamento, restrições especiais (senão temporais) à prática de “descontos comerciais”.</li> <li>• Isto não prejudica, porém, o dever de observar cabalmente o disposto na legislação e regulamentos aplicáveis, sobretudo da área do direito da concorrência.</li> </ul>
<p>18) Consagrar também a divulgação obrigatória do preço anterior e do preço promocional (para além das</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Considerando a pertinência do contributo, decide-se alterar o n.º 5</li> </ul>

<p>informações já listadas no n.º 5 do artigo 12.º), tendo em conta que “a (mera) indicação da percentagem não permite quantificar fácil e imediatamente o desconto”</p>	<p>do artigo 12.º, que passa a ter a seguinte redação:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• “Os operadores de serviço público e as autoridades de transportes garantem a transparência da aplicação <u>das promoções</u>, com divulgação clara da sua realização nos respetivos sítios da Internet acompanhada da indicação inequívoca da percentagem de redução sobre a tarifa, <u>do valor das tarifas antes e depois da promoção</u>, da data de início, do período de duração <u>da promoção</u> e das condições da sua aplicação”</li> </ul>
--	---

Contributos da Direção-Geral do Consumidor	Apreciação da AMT
<p>1) Alterar a expressão “<i>divulgação clara e transparente</i>” usada no n.º 5 do artigo 5.º para “<i>divulgação clara, compreensível e facilmente acessível</i>”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Considerando a pertinência da sugestão, decide-se alterar a redação do corpo do n.º 5 do artigo 5.º, que passa a ser: “<i>Sem prejuízo das regras especiais previstas na lei e no presente regulamento sobre a publicitação das tarifas, as autoridades de transportes e os operadores de serviço público asseguram a divulgação <u>clara, compreensível e facilmente acessível</u> e através dos meios adequados das seguintes informações:</i>”</li> </ul>
<p>2) Incluir no n.º 5 do artigo 5.º a obrigação de divulgação da eventual adesão dos operadores de serviço público a algum centro de arbitragem de conflitos de consumo nos termos da Lei n.º 144/2015, de 8 de setembro</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Esta obrigação prevista especialmente na Lei n.º 144/2015, de 8 de setembro (<i>maxime</i>, no artigo 18.º), encontra-se salvaguarda na primeira parte do corpo do n.º 5 do artigo 5.º.</li> <li>• No entanto, considerando a pertinência do contributo, decide-se prever para o efeito uma nova alínea f) no n.º 5 do artigo 5.º, com a seguinte redação:</li> </ul>

	<p><i>“f) As entidades de resolução alternativa de litígios, incluindo a própria AMT no exercício das suas funções de mediação e conciliação reguladas no respetivo Regulamento n.º 565/2018, de 21 de agosto, às quais os operadores de serviço público se encontram vinculados, por adesão ou por imposição legal decorrente de arbitragem necessária, e o sítio da Internet dessas entidades, de acordo com a Lei n.º 144/2015, de 8 de setembro”</i></p>
<p>3) Ter em conta o disposto no Decreto-Lei n.º 83/2018, de 19 de outubro, que procedeu à transposição para o direito interno da Diretiva (UE) n.º 2016/2012, e que define os requisitos de acessibilidade dos sítios web e das aplicações móveis de organismos públicos</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quando o regulamento imponha a publicitação de certas informações no sítio da <i>Internet</i> das autoridades de transportes, essas, por estarem abrangidas pelo artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 83/2018, de 19 de outubro, terão de cumprir o disposto neste ato legislativo.</li> <li>• Contudo, como, em regra, as autoridades de transportes não vão criar um sítio web especialmente para a divulgação das informações tarifárias do serviço público de transporte de passageiros ao seu cargo (mas apenas se limitam a criar, para o efeito, uma “janela” ou “página” a integrar nos seus sítios webs já existentes), a preocupação com o cumprimento da legislação em apreço, em princípio, não se coloca “de forma especial” no âmbito da divulgação das informações tarifárias nos sítios da <i>Internet</i> das autoridades de transportes. Simplesmente dito, o cumprimento do Decreto-Lei n.º 83/2018, de 19 de outubro, deve já estar cabalmente assegurado aquando da criação e modelação dos sítios webs das autoridades de transportes, nos quais será integrada a “janela” ou “página” dedicada à divulgação das informações tarifárias.</li> <li>• Por enquanto, em relação à divulgação das informações</li> </ul>

	<p>tarifárias no sítio da <i>Internet</i> dos operadores de serviço público, nota-se que, salvo melhor interpretação, os prestadores de serviço público e os concessionários de serviço público não são abrangidos pelo âmbito de aplicação subjetivo do Decreto-Lei n.º 83/2018, de 19 de outubro (cfr. artigo 2.º).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De todo o modo, uma vez que <i>i)</i> o Decreto-Lei n.º 83/2018, de 19 de outubro, não tem como escopo e finalidade de regulação “especial” a divulgação eletrónica das informações tarifárias, e que <i>ii)</i> o presente regulamente indubitavelmente não afasta o cumprimento integral do Decreto-Lei, afigura-se dispensável a sua referência especial no regulamento.</li> </ul>
<p>4) Estabelecer o termo inicial de contagem do prazo de comunicação de 5 dias referido no n.º 3 do artigo 7.º</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Considerando a pertinência do contributo, decide-se alterar o n.º 3 do artigo 7.º, que passa a ter a seguinte redação:  <i>“A decisão final de fixação de tarifas é comunicada à AMT no prazo de 5 (cinco) dias, a contar da data da respetiva deliberação”</i></li> </ul>

Contributos do Gabinete do Secretário de Estado Adjunto e da Mobilidade	Apreciação da AMT
<p>1) Alterar a designação do regulamento para clarificar que este incide sobre duas grandes temáticas: as questões tarifárias e a recolha de informação associada à monitorização do sistema de transporte, com sugestão da designação <i>“regulamento sobre regras tarifárias e procedimentos de recolha de informação”</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Considerando o comentário em apreço, decide-se alterar a designação do regulamento para <i>“regulamento sobre regras tarifárias e procedimentos de recolha de informação”</i>.</li> </ul>



<p>2) O conceito operativo de “serviços públicos integrados de transporte de passageiros”, consagrado na alínea k) do artigo 2.º, não foi usado no regulamento</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trata-se de um lapso na redação da alínea h) do n.º 3 do artigo 5.º, que deveria ter a seguinte redação: <i>“Racionalidade subjacente à integração da tarifa com os preços dos serviços previstos no n.º 6, quando legalmente admitida, e às tarifas dos serviços públicos de transporte integrados”</i></li> </ul>
<p>3) Verificar se o conteúdo do artigo 4.º apresenta alguma diferença em face da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A lista de princípios constante do artigo 4.º não coincide exatamente com aquela consagrada no artigo 5.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro – a título exemplificativo, a alínea b), a parte final da alínea d) e a segunda parte da alínea f) são originárias do regulamento.</li> <li>• No entanto, não é necessário que haja uma coincidência perfeita entre as regras do regulamento e as da Portaria, uma vez que o primeiro não consubstancia qualquer mera “transposição” da segunda, tendo os dois igualmente força regulamentar.</li> <li>• De resto, cumpre recordar que a elaboração do presente regulamento encontra o seu fundamento imediato na autonomia regulamentar da AMT em matéria tarifária atribuída direta e inequivocamente pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, sem prejuízo da articulação com as competências de todas as autoridades de transporte e do Estado, nos termos do RJSPTP.</li> </ul>
<p>4) Mudar o título do artigo 5.º para “criação de títulos e tarifas”, em coerência com a Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Não se afigura necessária a alteração sugerida, tendo em conta que o presente regulamento não tem como objeto a regulação da matéria de criação de títulos de transportes, salvo em relação aos aspetos que apresentam conexões não meramente ocasionais com a matéria tarifária.</li> </ul>



<p>5) É difícil o cumprimento do disposto no n.º 4 do artigo 5.º, que remete para o anexo ao regulamento</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Não se ignora que, em alguns casos especiais, e tendo em conta a situação de desenvolvimento atual do setor, pode ser objetivamente impossível ou manifestamente difícil ou irrazoável exigir o cumprimento integral do dever de informação previsto nesta norma.</li> <li>• Foi especialmente neste propósito que se aceitam, na parte final da norma em discussão, causas de justificação de qualquer eventual incumprimento ou não satisfação integral do disposto no n.º 4 do artigo 5.º</li> </ul>
<p>6) Clarificar se a informação prevista na alínea a) do n.º 1 do artigo 6.º deve ser desagregada por linha</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tal como a letra do corpo do n.º 1 do artigo 6.º indica, todas as informações ali listadas podem ser desagregadas <i>ou</i> por linha, <i>ou</i> por contrato de serviço público, conforme seja aplicável ou possível, de forma justificada.</li> </ul>
<p>7) O título do artigo 7.º deveria ser “procedimento de fixação de <i>tarifas</i> por autoridades de transportes”</p>	<p>Considerando a pertinência da observação, decide-se alterar, em conformidade, o título do artigo 7.º para “<i>procedimento de fixação de <u>tarifas</u> por autoridades de transportes</i>”</p>
<p>8) O n.º 8 do artigo 7.º é redundante em face do artigo 10.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trata-se da reafirmação no presente regulamento do dever de comunicação das autoridades de transportes previsto na Portaria, recordando que estão sujeitas ao controlo da AMT não só a fixação das tarifas concretas, mas também as regras gerais tarifárias adotadas pelas autoridades de transportes, designadamente nos termos do artigo 40.º do RJSPTP.</li> <li>• A este propósito, cumpre referir que a reprodução de algumas normas da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, no presente regulamento apresenta a vantagem de apresentar aos aplicadores do regulamento uma visão clara e completa das soluções trilhadas</li> </ul>

	<p>pela AMT em matéria de regulamentação tarifária, evitando remissões sucessivas.</p>
<p>9) Clarificar a ideia da expressão “ter em conta” usada no n.º 2 do artigo 7.º</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Considerando a natureza não vinculativa do parecer da AMT em causa, “ter em conta” significa que o conteúdo do parecer deve ser devidamente ponderado pelas autoridades de transportes na fixação de tarifas, devendo qualquer eventual inobservância ser especialmente fundamentada.</li> <li>• Neste quadro, a norma em causa passa a ter a seguinte redação:  <i>“A decisão de fixação de tarifas é da competência das autoridades de transportes, <u>que devem ponderar devidamente o conteúdo do parecer da AMT, sendo qualquer eventual inobservância deste especialmente fundamentada</u>”</i></li> </ul>
<p>10) Adotar a mesma terminologia usada no artigo 6.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro – “<i>atualização tarifária regular</i>” – para o artigo 8.º do regulamento</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tendo em conta que não existe “atualização tarifária <i>irregular</i>”, e que a racionalidade subjacente à “atualização tarifária” e a subjacente à “revisão tarifária” são diferentes não apenas nos termos da sua periodicidade/falta de periodicidade, considera-se mais adequado o uso das terminologias de “<i>atualização tarifária</i>” e “<i>revisão tarifária</i>” (em detrimento de “<i>atualização tarifária regular</i>” e “<i>outras atualizações tarifárias</i>”) para melhor destacar a diferença entre os dois mecanismos de alteração de tarifas em causa.</li> <li>• Contudo, com vista a facilitar a aplicação articulada da Portaria e do presente regulamento, decide-se alterar a expressão “atualização tarifária” para “atualização tarifária regular” e a expressão “revisão tarifária” para “atualização tarifária extraordinária”</li> </ul>
<p>11) Corrigir o n.º 7 do artigo 8.º para que o seu conteúdo seja igual ao do</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De forma a evitar conflitos desnecessários entre a Portaria e o regulamento da AMT, que podem</li> </ul>

<p>n.º 7 do artigo 6.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro</p>	<p>prejudicar a segurança jurídica da regulação do setor, decide-se substituir a solução constante do n.º 7 do artigo 8.º do <i>Projeto</i> pela adotada no n.º 7 do artigo 6.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro: “O arredondamento referido no número anterior só é aplicável quando existam razões técnicas e operacionais atendíveis”.</p>
<p>12) O conteúdo do n.º 8 do artigo 8.º é arriscado</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A <i>ratio</i> da norma em apreço consiste em prever uma solução especial adequada para o caso em que um contrato de serviço público (e as respetivas tarifas) entra em vigor no momento em que já se encontra ultrapassado o prazo para as autoridades de transportes divulgarem e publicitarem o valor da TAT a ter em conta para atualizações tarifárias do serviço em causa – isto é, até 15 de novembro, nos termos do n.º 2 do artigo 7.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro.</li> <li>• Considera-se que a solução mais adequada para este caso especial consiste em proibir que as tarifas previstas para o serviço em causa possam ser atualizadas logo no dia 1 de janeiro do ano imediatamente seguinte. Nessa senda, o primeiro procedimento de atualização tarifária apenas pode ter lugar no ano civil seguinte àquele em que entrou em vigor o contrato. Deste modo, a primeira atualização tarifária só pode ter lugar/entrar em vigor no dia 1 de janeiro do segundo ano seguinte àquele em que o contrato entrou em vigor (cfr. o n.º 8 do artigo 7.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro).</li> <li>• Por isso, não se afigura arriscado o conteúdo do n.º 8 do artigo 8.º</li> </ul>
<p>13) Não só no caso de exploração direta, mas também no caso de contratos de prestação de serviço em que as tarifas são da</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mesmo no caso de contratos de prestação de serviço, os operadores de serviço público são a entidade que assume a obrigação</li> </ul>

<p>competência das autoridades de transportes, estas devem ser a entidade que assume a obrigação de publicitação prevista no n.º 5 do artigo 9.º</p>	<p>de operação e “está em contacto imediato” com os utilizadores – o que só não acontece no caso de exploração direta do serviço pelas autoridades de transportes.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Neste quadro, considera-se que mesmo no caso “de contratos de prestação de serviço em que as tarifas são da competência das autoridades de transportes”, o dever de publicitação cabe ainda primariamente aos operadores, sem prejuízo do dever das autoridades de transportes de fiscalizar tal publicação.</li> </ul>
<p>14) “É potenciadora de confusão” a previsão do dever de apresentar as variações percentuais tarifa a tarifa [comentário a propósito do n.º 5 do artigo 9.º]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A apresentação das variações tarifa a tarifa traduz-se numa concretização do princípio da transparência.</li> <li>• Por isso, o seu cumprimento deve ser sempre orientado para a realização efetiva do princípio da transparência que, no contexto do presente regulamento, tem com função, entre outras, a garantia da facilidade de compreensão das informações tarifárias pelos utilizadores.</li> </ul>
<p>15) Adotar a mesma terminologia usada no artigo 8.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro – “outras atualizações tarifárias” – para o artigo 10.º do regulamento</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Remete-se para a resposta ao comentário n.º 10.</li> </ul>
<p>16) Especificar as situações que podem constituir fundamentos de revisões tarifárias, tal como definido na Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• As situações que podem constituir fundamentos de revisões tarifárias estão listadas nas duas alíneas que compõem o n.º 1 do artigo 10.º, que correspondem às alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 8.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro.</li> </ul>
<p>17) O n.º 3 do artigo 10.º abre uma margem que permite as autoridades de transportes “fazerem atualizações superiores à TAT só porque os custos dos fatores de produção crescem mais do que a inflação”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Esta abertura já existe no quadro da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro (tendo em conta a atual redação do respetivo artigo 8.º).</li> <li>• Aliás, importa assinalar que nem todos os casos de aumento dos custos de fatores de produção</li> </ul>

	<p>acima da taxa de inflação são suscetíveis de legitimar automaticamente revisões tarifárias. Com efeito, é sempre necessário preencher os requisitos estabelecidos no n.º 1 do artigo 10.º.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De resto, cumpre esclarecer que a teleologia subjacente ao n.º 3 do artigo 10.º consiste em garantir que as revisões tarifárias a realizar ao abrigo do artigo 10.º não ponham em causa, na medida do possível, o cumprimento dos princípios consagrados no artigo 4.º, não tendo como objetivo relativizar ou atenuar os requisitos previstos no n.º 1 do artigo 10.º.</li> </ul>
<p>18) Assegurar a articulação do disposto no n.º 3 do artigo 10.º do regulamento com o n.º 2 do artigo 5.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• O n.º 2 do artigo 5.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, refere ao caso de “<i>criação ou extinção de títulos de transporte</i>”, que se afigura alheio ao tema de revisão das tarifas existentes – objeto de regulação do artigo 10.º do regulamento. Por isso, não se considera adequado fazer articulação do disposto no n.º 3 do artigo 10.º do regulamento com o n.º 2 do artigo 5.º da Portaria.</li> <li>• Contudo, tendo em conta a relevância do problema subjacente a essa norma da Portaria e a sua transponibilidade para o plano tarifário, considera-se relevante - com vista a garantir que a criação ou extinção de determinada opção tarifária vigente durante a exploração do serviço público de transporte de passageiros não põe supervenientemente em causa o cumprimento integral do disposto no regulamento, tornando desatualizadas ou até obsoletas as justificações do sistema tarifário do serviço em causa constantes do estudo inicialmente apresentado à AMT nos termos do artigo 5.º - acrescentar uma nova alínea ao n.º</li> </ul>

	<p>3 do artigo 5.º e um novo n.º 7 ao artigo 5.º, com as seguintes redações:</p> <p>Nova alínea do n.º 3 do artigo 5.º</p> <p><i>"Análise do impacto da introdução das novas tarifas em proposta sobre o modelo de procura do serviço, caso se trate de tarifas criadas durante a exploração do serviço público de transporte de passageiros em causa"</i></p> <p>Novo n.º 7 do artigo 5.º:</p> <p><i>"Para efeitos de controlo e supervisão da AMT sobre o cumprimento efetivo e integral do disposto no presente regulamento, a extinção de qualquer título de transporte e da associada tarifa deve ser comunicada à AMT com a antecedência mínima de 10 (dez) dias em face da entrada em vigor da decisão de extinção".</i></p>
<p>19) Assegurar a articulação do disposto no n.º 3 do artigo 10º do regulamento com o n.º 4 do artigo 8.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Com vista a assinalar a importância do cumprimento da solução constante do n.º 4 do artigo 8.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, decide-se alterar a redação do corpo do n.º 1 do artigo 10.º, que passa a ter a seguinte redação: <i>"Sem prejuízo do disposto no n.º 4 do artigo 8.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, as autoridades de transportes podem, a todo o tempo, determinar revisões tarifárias, com fundamento nas seguintes situações e na medida do necessário:"</i></li> </ul>
<p>20) Em alternativa à solução prevista no n.º 6 do artigo 11.º, consagrar a regra que inibe <i>"a possibilidade de recuperação de TAT de anos anteriores ou atualizações extraordinárias acima da TAT desse ano"</i>, com vista a evitar reduções tarifárias aleatórias</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Compreende-se o raciocínio do comentário. No entanto, considerando, por um lado, que as atualizações tarifárias permitem ajustamentos ordinários do sistema tarifário (em função da TAT), de modo a promover a concretização, entre outros, do princípio da</li> </ul>

	<p>sustentabilidade económica do serviço público de transporte de passageiros e do princípio da orientação para os custos; e por outro lado, que a inibição da “possibilidade de recuperação de TAT de anos anteriores” pode desincentivar a prática de reduções tarifárias, que representa um exercício favorável à acessibilidade económica da população ao transporte público, decide-se não adotar a alteração sugerida.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De resto, cumpre referir que é lógico que não possa haver “recuperação” de revisões tarifárias aquando da cessação de reduções tarifárias, uma vez que as revisões tarifárias podem haver lugar apenas quando se verificarem os pressupostos previstos no n.º 1 do artigo 10.º.</li> <li>• Por outras palavras, se no momento da cessação de reduções tarifárias já não se verificarem estes pressupostos, fica impedida qualquer revisão tarifária ao abrigo do artigo 10.º.</li> </ul>
<p>21) Recordar a alteração do Decreto-Lei n.º 70/2007, de 26 de março, pelo Decreto-Lei n.º 10/2015, de 16 de janeiro</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• O Decreto-Lei n.º 70/2007, de 26 de março encontra-se ainda em vigor, sendo apenas alterado pelo referido Decreto-Lei n.º 10/2015, de 16 de janeiro.</li> <li>• Naturalmente, a remissão para qualquer legislação é feita para a sua versão consolidada em cada momento de aplicação do regulamento.</li> </ul>
<p>22) Verificar a adequação do(s) limite(s) temporal(is) de descontos comerciais constante(s) do artigo 12.º, designadamente para os casos de “descontos por quantidade”, tal como “passe anual” e “vendas por grosso a determinadas entidades”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Remete-se para a resposta ao comentário n.º 15 da ANTROP.</li> </ul>



<p>23) Clarificar os termos de aplicação do n.º 1 do artigo 14.º</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Para tornar a norma em apreço mais clara, decide-se alterar a redação desta da seguinte forma:  <i>“As tarifas e o preço do suporte do título de transporte, <u>quando aplicável</u>, são calculados, fixados e divulgados de forma autónoma ou desagregada face ao título de transporte e respetiva tarifa”</i></li> </ul>
<p>24) Clarificar a ideia da expressão “ter em conta” usada no n.º 2 artigo 15.º</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Com vista à clarificação, decide-se alterar a redação do n.º 2 do artigo 15.º da seguinte forma:  <i>“As recomendações estratégicas emitidas pela AMT ao abrigo do presente artigo <u>devem ser devidamente tidas em conta</u> pelas autoridades de transportes no exercício das respetivas competências legais de regulamentação tarifária, <u>sendo a eventual não adoção das recomendações expressamente fundamentada</u>”</i></li> </ul>
<p>25) Clarificar o sentido do n.º 1 do artigo 16.º</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tal como se refere na <i>Nota Técnica Justificativa</i>, a conta pública de transportes consubstancia “<i>uma importante ferramenta de ação política, que proporciona uma visão global sobre o desempenho do sistema de mobilidade, garantindo assim uma reflexão suficientemente informada sobre todas externalidades positivas e negativas inerentes</i>”. A importância da sua elaboração é, por isso, indisputável.</li> <li>• No entanto, na “primeira geração” da regulação subjacente ao presente regulamento, considera-se que não será eficiente nem conveniente <i>impor</i> logo a sua elaboração pelas autoridades de transportes, tendo em conta que o setor de transporte ainda está a passar uma fase transitória de adaptação às novas exigências (sobretudo de informação) do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 e do RJSPTP.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neste quadro, no estado atual, a elaboração da conta pública de transportes é prevista (apenas) como uma boa prática cuja adoção se recomenda a todas as autoridades de transportes.</li> <li>• Consoante a evolução do setor, a sua elaboração poderá ser consagrada como um dever das autoridades de transportes.</li> <li>• Tudo visto, no propósito de clarificar o sentido do n.º 1 do artigo 16.º, decide-se alterar a sua redação para: <u>“É recomendada às autoridades de transportes a elaboração de uma conta pública de transportes nos termos do presente artigo”.</u></li> </ul>
<p>26) Ponderar se a conta pública de transportes é ou deve ser atualizada com a periodicidade fixada no n.º 3 do artigo 16.º</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A atualização periódica da conta pública de transportes nos termos do n.º 3 do artigo 16.º consubstancia um dever das autoridades de transportes.</li> <li>• Deste modo, no propósito de clarificação, decide-se alterar a redação do n.º 3 do artigo 16.º, que passa a ser: <u>“A conta pública de transportes, quando implementada, deve ser atualizada com a periodicidade mínima de três anos, podendo ser fixada periodicidade inferior quando justificável.”</u></li> </ul>
<p>27) A informação solicitada no âmbito do Capítulo IV do regulamento tem alcance fora da matéria tarifária</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• O exercício da competência de controlo e supervisão da AMT na regulação de matéria tarifária necessita não apenas da informação estritamente tarifária, mas também de todas as informações relevantes para efeitos da compreensão integral da racionalidade e razoabilidade das opções tarifárias (e das respetivas vicissitudes) adotadas em determinado serviço.</li> <li>• Com efeito, não se pode olvidar que a tarifa representa uma das fontes de rendimento mais importantes da exploração do serviço público de</li> </ul>

	<p>transporte de passageiros, pelo que é impossível que a AMT regule a matéria tarifária de modo eficiente, sem que haja um acervo de informação mínima fiável sobre a conta do serviço e dos termos da exploração desse serviço.</p>
<p>28) Avaliar a exigibilidade da apresentação, a propósito do relatório de desempenho previsto na alínea a) do n.º 1 do artigo 18.º, de todas as informações constantes do anexo ao regulamento</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tendo em conta que nem sempre as autoridades de transportes dispõem ou têm acesso a todas as informações previstas no anexo ao regulamento, já está prevista logo no n.º 2 do artigo 18.º a faculdade das autoridades de transportes de justificar a impossibilidade ou dificuldade objetiva em cumprir esse dever de informação.</li> </ul>
<p>29) Ponderar a necessidade do artigo 21.º</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sem prejuízo de que o teor do artigo 21.º já possa resultar genericamente dos Estatutos da AMT, entende-se que será conveniente reafirmar expressamente no regulamento a faculdade das autoridades de transportes e dos operadores de pedir pareceres interpretativos à AMT sobre a aplicação do mesmo (como aliás tem acontecido frequentemente em relação à matéria tarifária).</li> </ul>
<p>30) Avaliar se a AMT precisa realmente de todas as informações (com o grau de detalha) previstas no anexo ao regulamento</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Remete-se para a resposta ao comentário n.º 27.</li> </ul>
<p>31) Explicar a opção de não diferenciar “o período 9h -17h da madrugada 19h -7h” [comentário a propósito do conteúdo do anexo ao regulamento]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Considerando a pertinência da observação, e tendo em conta que as horas de ponta podem variar consoante as áreas geográficas onde o serviço de transporte público de passageiros é prestado, decide-se corrigir a rigidez da definição de “período do dia” (associada a indicadores da dimensão “Oferta” e “Procura” constante do anexo ao regulamento), que passa a ser: “O período do dia corresponde à distribuição do indicador em</li> </ul>

	<p><i>apreciação por unidade de tempo horária.</i></p> <p><i>Na situação em que a informação disponível não apresente este nível de detalhe, poderá ser reportada informação sobre o período de ponta, com indicação sobre que faixa horária está a ser considerada para esse efeito"</i></p>
<p>32) Recordar que o registo do número e passageiros transportados desagregado por linha, por tipo de dia, e por período de dia só é possível se houver sistema de bilhética inteligente [comentário a propósito do conteúdo do anexo ao regulamento]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quando não existam sistemas de bilhética inteligentes que permitam alcançar, com precisão, esta desagregação especial da informação, deve-se realizar contagens e inquéritos apropriados, de modo a obter informação estimativa para o efeito.</li> <li>• De resto, a impossibilidade ou dificuldade em obter determinados dados poderá sempre ser alegada e justificada.</li> </ul>
<p>33) Recordar que o registo do número de passageiros.km transportados não é alcançável se não houver um sistema de bilhética com função de <i>check in e check out</i> [comentário a propósito do conteúdo do anexo ao regulamento]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quando não existam sistemas de bilhética que permitam obter informações precisas sobre os pontos onde os passageiros embarcam e desembarcam, pode realizar-se contagens e inquéritos apropriados, de modo a obter informação estimativa para o efeito.</li> <li>• De resto, recorda-se que a impossibilidade ou dificuldade em obter determinados dados poderá sempre ser alegada e justificada.</li> </ul>

Em função das considerações e reflexões anteriormente tecidas, realiza-se em conformidade ajustamentos e alterações ao *Projeto de Regulamento de definição de regras e princípios gerais tarifários no âmbito do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros.*