

PARECER N.º 07/AMT/2025

[versão não confidencial].

I – INTRODUÇÃO

1. Vieram as Câmaras Municipais de Vila Nova de Famalicão, Santo Tirso e Trofa (Municípios), solicitar à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) a emissão de parecer sobre a fixação de novas tarifas do transporte público coletivo rodoviário de passageiros nos referidos municípios e ao “Regulamento do Sistema Tarifário do Transporte Público Coletivo Rodoviário de Passageiros” de cada município respetivo para efeitos do disposto na alínea f) do n.º 1 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, e nos artigos 5.º e 7.º do Regulamento n.º 430/2019 de 16 de maio, alterado pelo Regulamento n.º 273/2021, de 23 de março.
2. A AMT tem como atribuições, entre outras, nos termos das alíneas a), f), k) e m) do n.º 1 do artigo 5.º dos seus Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio (Estatutos da AMT):
 - Zelar pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional, internacional e da União Europeia, aplicável à regulação, supervisão, promoção e defesa da concorrência, visando o bem público, a defesa dos interesses dos cidadãos e dos operadores económicos, fiscalizando aquelas atividades e serviços, sancionando infrações de natureza administrativa e contraordenacional;
 - Emitir parecer sobre as propostas de regulamentos de tarifas e outros instrumentos tarifários, designadamente quando estas se encontrem relacionadas com obrigações de serviço público;
 - Definir os requisitos gerais base para a caracterização das situações em que se justifica a previsão ou imposição de obrigações de serviço público, e a contratualização de serviços de transporte público de passageiros;
 - Promover a defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utentes em relação aos preços, aos serviços e respetiva qualidade.
3. Nos termos da alínea a) do n.º 2, alíneas b), c) e d) do n.º 3 e alínea a) do n.º 5, todos do artigo 34.º do mesmo diploma, a AMT possui os poderes de regulação, supervisão, regulamentação, fiscalização e sancionatórios, tais como:

- Definir as regras gerais e os princípios aplicáveis à política tarifária dos transportes públicos e infraestruturas rodoviárias, ferroviárias e portuárias;
 - Fiscalizar e auditar o cumprimento das obrigações legais, regulamentares e contratuais, assumidas pelos concessionários e pelos prestadores do serviço público sujeitos a sua jurisdição;
 - Proceder ao controlo anual das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral;
 - Proceder ao controlo sistémico dos fatores de formação de preços;
 - Fiscalizar e auditar a aplicação de leis e regulamentos e demais normas aplicáveis às atividades sujeitas à sua jurisdição.
4. Finalmente, segundo o n.º 9 do artigo 7.º do Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, *"as autoridades de transportes comunicam a AMT os instrumentos legais, regulamentares, contratuais e administrativos que disciplinam regras de âmbito tarifário, para efeitos de exercício das competências de regulação e supervisão, nos termos dos Estatutos da AMT, incluindo emissão de parecer, tendo em conta as obrigações de informação e reporte estabelecidas ao abrigo do presente regulamento"*.
5. De acordo com n.º 1 do artigo 5.º do mesmo regulamento, *"a exploração do serviço público de transporte de passageiros é realizada através de contratos de serviço público ou de 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"*, sendo que *"A fixação de tarifas é sustentada em estudo demonstrativo do cumprimento das disposições legais e regulamentares aplicáveis, incluindo do presente regulamento, e dos princípios gerais mencionados no artigo anterior"*, o qual será objeto de análise nos capítulos seguintes.

II - ENQUADRAMENTO

6. Os Municípios (denominados no seu conjunto por Mobi.Ave) solicitam a apreciação conjunta dos três pedidos uma vez que são autoridades de transporte do mesmo

contrato de serviço público e procurando assegurar a complementaridade e articulação dos seus regulamentos municipais.

7. Os Municípios lançaram o concurso para a prestação do Serviço Público de Transporte Rodoviário Regular de Passageiros para os respetivos território, processo que obteve parecer prévio da AMT¹ e que, entretanto, foi já terminado e validado pelo Tribunal de Contas, contando com o início de operação em abril de 2025.
8. No Caderno de Encargos do concurso, em uma das cláusulas - tarifário e zonas associadas, os Municípios estabeleceram ser *“imprescindível assumir como próximos passos a elaboração de mecanismos de integração bilhética e tarifária (e respetiva partilha de receitas), evitando-se situações em que o utente tenha de adquirir e suportar o custo de dois títulos de transporte para uma única deslocação”*.
9. Com entrada em funcionamento da “Rede Unir”, da responsabilidade da Área Metropolitana do Porto(AMP), e por existirem zonas do território dos municípios Mobi.Ave onde é disponibilizado o tarifário ANDANTE, tornou-se necessário utilizar uma única metodologia de cobrança de títulos em todo o território, assim como um sistema de transporte baseado em zonas (associando-se as mesmas às zonas ANDANTE), em detrimento da metodologia de cálculo baseada num sistema quilométrico (considerada no Estudo de Contratualização) independentemente dos serviços serem prestados pela AMP ou pela Mobi.Ave.
10. Segundos os Município, pretende-se também aplicar a mesma homogeneização no que corresponde ao tarifário que, por uma questão de coerência deverá ser similar em ambas as operações. Realçam-se como principais motivações:
 - Abandonar o sistema quilométrico e adotar um sistema zonal;
 - Utilizar os limites das zonas ANDANTE pré-existentes;
 - Criar/corrigir novas zonas ANDANTE que já existem em V.N.Famalicao (em articulação com os Transportes Intermodais do Porto (TIP));
 - Aplicar um tarifário idêntico ao ANDANTE;

¹ Parecer n.º 100/AMT/2021, de 18 de novembro.

- Manter a sustentabilidade económica e financeira idêntica à esperada com o sistema quilométrico;
- Preparar e homogeneizar a operação da Mobi.Ave para a possibilidade de, no futuro, integrar títulos ANDANTE na rede.

III - DO PARECER

Autoridade de Transportes

11. O Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, estabelece no seu artigo 3.º que autoridade de transportes é uma *“qualquer autoridade pública com atribuições e competências em matéria de organização, exploração, atribuição, investimento, financiamento e fiscalização do serviço público de transporte de passageiros, bem como de determinação de obrigações de serviço público e de tarifários numa determinada zona geográfica de nível local, regional ou nacional, ou qualquer entidade pública por aquela investida dessas atribuições e competências, sendo que (...) esta expressão pode também referir-se a um agrupamento de autoridades”*.
12. Por outro lado, nos termos do artigo 4.º do mesmo diploma, *“constituem atribuições das autoridades de transportes a definição dos objetivos estratégicos do sistema de mobilidade, o planeamento, a organização, a operação, a atribuição, a fiscalização, o investimento, o financiamento, a divulgação e o desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, fluvial, ferroviário e outros sistemas guiados”*, sendo que, para a prossecução das suas atribuições, têm diversas competências, entre elas a determinação e aprovação dos regimes tarifários a vigorar no âmbito do respetivo serviço público de transporte de passageiros.
13. Por seu turno, decorre dos artigos 38.º a 41.º do RJSPTP que as regras gerais relativas à criação e disponibilização de títulos de transporte e aos sistemas de transportes inteligentes, bem como as relativas à fixação de valores máximos de preços e atualização das tarifas, são definidas por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes, sem prejuízo de regras específicas fixadas por autoridades de transportes, no âmbito daquelas regras gerais.
14. Nos termos do artigo 3.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, que regulamenta o RJSPTP, compete às autoridades de transportes o planeamento, definição e

aprovação, por instrumento legal, regulamentar, administrativo e contratual, dos títulos e tarifas de transportes e das regras específicas relativas ao sistema tarifário, incluindo a respetiva atualização, critérios de distribuição de receitas e de bilhética a vigorar no serviço público de transporte de passageiros sob sua jurisdição, bem como o pagamento de compensações de âmbito tarifário, quando a elas haja lugar.

15. Assim, existe *compliance* legal quanto à criação do atual projeto de regulamento pelos Municípios.
16. De qualquer forma, será de garantir, formalmente, a articulação com as respetivas entidades intermunicipais (AMP e Comunidade intermunicipal do Ave), não só a articulação dos respetivos serviços de transporte, em termos tarifários - tal como previsto no contrato - mas também nos restantes aspetos da exploração, de forma a evitar impactos negativos nos diversos modelos contratuais.

Do Regulamento.

Análise ao Estudo do Impacto Tarifário

17. A Mobi.Ave apresenta um estudo demonstrativo do novo tarifário, em cumprimento do n.º 2 do artigo 5.º do Regulamento n.º 430/2019, onde procurou criar zonas que se ajustem aquilo que já é o zonamento pré-existente do ANDANTE, que englobam o território de Santo Tirso e Trofa na íntegra, criando-se, novas zonas em Vila Nova de Famalicão onde não existem, preenchendo assim todo o município.
18. Paralelamente e de forma conjunta com a AMP, realizaram-se alguns ajustamentos em zonas (AVE1 e AV2), de forma a que as mesmas ficassem ajustadas aos serviços de ambas as redes rodoviárias (Mobi.Ave e Unir), o que metodologicamente implicou que em Vila Nova de Famalicão seja proposta a aplicação de um zonamento por coroas, com foco na zona central (AVE2) e onde, partir daí se vão desenvolvendo outras zonas, evitando-se que os percursos de transporte público cruzassem um número desnecessário de zonas, o que teria impacto nas zonas a contratualizar por cada utente, principalmente em títulos ocasionais.
19. A imagem seguinte apresenta as zonas a disponibilizar na Mobi.Ave:

sempre definir eventuais gratuidades e descontos, a qualquer momento, sobre o tarifário previsto.

Zonas	Tempo <small>*não se aplica ao Passe Mensal</small>	Bordo	Pré-comprado	Passe Mensal
Até Z2	60 min	1,50 €	1,00 €	Não se encontra disponível
Z3	90 min	2,00 €	1,50 €	30,00 €
Z4 ou mais zonas	90 min	2,00 €	1,50 €	Não se encontra disponível
Municipal	Ilimitado	Não se encontra disponível		30,00 €
Rede Geral	Ilimitado	Não se encontra disponível		40,00 €

Tabela tarifária proposta (inclui IVA)

21. O tarifário não será exatamente igual ao aplicado no tarifário ANDANTE, especificamente nos títulos ocasionais, sendo que o preço do pré-comprado tem um custo de 1,00€, em vez do 1,40€ como no ANDANTE.

Zonas	ANDANTE	MOBI.AVE
Z2	1,40 €	1,00 €
Z3	1,80 €	1,50 €
Z4	2,25 €	1,50 €
Z5	2,75 €	1,50 €
Z6	3,20 €	1,50 €
Municipal	Não se encontra disponível	
Rede Geral	Não se encontra disponível	

Comparação entre títulos pré-comprados no ANDANTE e na Mobi.Ave

22. A diferenciação existente é explicada pelo facto de em V.N.Famalicão os bilhetes de bordo já terem atualmente o custo de 1,05€, não existindo até ao momento títulos pré-comprados. Assim, uma alteração das tarifas igualando o sistema ANDANTE significaria um acréscimo de praticamente 140%, passando-se, no caso dos bilhetes de bordo, dos 1,05€ para os 2,50€. Caso idêntico acontece no concelho de Santo Tirso que para a sua rede interna, atualmente com 20 linhas, aplica tarifas em bilhete de bordo de 1,50€, independentemente da distância percorrida.

23. Por último o estudo demonstra o impacto da aplicação de tarifas zonais face ao ponto de partida, isto é, ao tarifário quilométrico previamente definido para a operação referida.
24. Uma vez que a operação apenas se iniciará em abril de 2025, não existe informação detalhada da procura, sendo o único elemento disponível o Estudo de Contratualização. Deste modo, foi feita uma simulação daquilo que seria o impacto da adoção do novo tarifário zonal, garantindo-se que essa simulação se encontra em linha com as grandezas apresentadas no Estudo, o que permitirá equipará-los, principalmente no que correspondente à procura, impactos tarifários e receita.
25. Para esta mesma simulação foi mantido o custo/quilómetro definido no Estudo de [confidencial].€, assim como a estimativa de receitas para os passes escolares, representado esta [confidencial].% do total da receita da operação pela venda de títulos, em resultado de aproximadamente [confidencial].validações anuais.
26. Sendo os elementos disponibilizados pelo município de V.N.Famalicão caracterizados pelo seu elevado grau de detalhe e clareza, e sendo que a produção quilométrica futura na operação da Mobi.Ave ser realizada 74% em território famalicense, correspondendo a 61% das validações, considera-se que poder-se-á estudar os impactos tarifários da implementação de um tarifário zonal com base nos dados de procura atual de V.N.Famalicão, tendo esses dados, sido posteriormente extrapolados para uma escala por forma a incluir os três municípios, assim como, um período temporal correspondente a 1 ano.
27. A tabela *infra* permite demonstrar a distribuição da receita:

[confidencial].

Estimativa de distribuição de receitas

28. Deste modo a procura verificada atualmente em V.N.Famalicão espelha exatamente a futura realidade da Mobi.Ave nos pressupostos identificados no Estudo, uma vez que a oferta já é atualmente similar no que respeita os tarifários (quilométricos) e serviços disponibilizados.
29. Para essa procura atualmente verificada (e expectável para a Mobi.Ave em V.N.Famalicão) sabe-se as origens e destinos dos títulos comprados, sendo possível aplicar a esses mesmos títulos um novo tarifário zonal. Isto irá refletir, por cada utente

individualmente, a comparação do preço a pagar pelo serviço num cenário em que o tarifário zonal é aplicado.

30. Embora no Estudo, não tenham sido considerados parte dos descontos e gratuidade aplicada a determinadas tipologias de título, foi incluído o impacto destes descontos³ com e sem a adoção de um tarifário zonal.
31. Verificando-se assim, que os resultados simulados se encontram em linha com aqueles que foram apresentados no Estudo.

[confidencial]

Variação entre Receita Estimada no Estudo de Contratualização e no Estudo atual, com aplicação das tarifas previamente definidas (quilométricas)

32. De acordo com o explicitado no Estudo, o encargo líquido seria de [confidencial].€, de acordo com a tabela *infra*:

[confidencial].

Estudo de Contratualização (cenário 2)

33. O estudo apresenta ainda, o impacto económico da adoção de zonas e das tarifas para o conjunto dos três municípios, simulando a procura, compara o cenário anteriormente previsto para a Mobi.Ave (Estudo) com o agora proposto (zonas), prevendo-se as alterações nas receitas tarifárias futuras, número de validações, custos por validação (incentivo à procura Mobi.Ave e comissões Andante), compensações por obrigações de serviço público, elasticidade da procura e dos encargos municipais, alterações pelo cumprimento das reduções tarifárias, nomeadamente sub18, sub23 e antigo combatente.
34. Posteriormente, percebendo-se o volume percentual do impacto, aplicaram esse mesmo impacto aos dados apresentados no estudo de contratualização, resultando, assim, o verdadeiro impacto.

³ Foi considerada a gratuidade para detentores de passe sub18 e sub23 gratuidade das assinaturas mensais, bem como do “Antigo Combatente”.

35. Assim, para estimar as alterações tarifárias entre tarifas quilométricas e de zonas foi considerado em ambos os cenários que todos os títulos ocasionais se referem a tarifas de bordo, conforme acontece atualmente em V.N.Famalicão.
36. O resultado da simulação resulta numa diminuição da receita num cenário de aplicação de zonas face ao tarifário quilométrico na Mobi.Ave que se cifra numa perda de 0,16% de receita para o primeiro ano.
37. Relembre-se que neste processo, ocorrerá uma transferência direta de todos os utilizadores ocasionais para títulos de bordo da tarifa zonal, (conforme identificado na nova proposta tarifária), sendo que, se pretende igualmente disponibilizar títulos ocasionais pré-comprados que terão, tipicamente, um custo mais reduzido que as tarifas de bordo (- 0,50€), reduzindo deste modo, quer o preço a pagar pelas viagens, mas também a receita.

[confidencial].

Receita da transferência dos títulos de bordo quilométricos para zonal

38. Não havendo histórico de repartição de utilização entre estas duas tipologias de títulos ocasionais, foram analisadas outras operações, como sejam os STCP (2023) ou TUB (2022), verificando-se uma receita para pré-comprados [confidencial].
39. Uma vez que estamos perante uma nova operação onde não era até agora comum a compra de títulos pré-comprados, aplicou-se um fator de incerteza prevendo-se atingir numa primeira fase valores muito conservadores, na ordem dos [confidencial].%.

[confidencial].

Cenários de distribuição da receita em títulos ocasionais

40. No cenário (C2), em que se simula [confidencial].% das receitas ocasionais em títulos de bordo e [confidencial].% e pré-comprados, assiste-se a uma perda de receita de [confidencial].%, face aos títulos ocasionais atualmente comprados.
- [confidencial].
41. No que se refere às assinaturas mensais, a perda de receita existirá sempre, na medida em que o tarifário por zonas tem um limite de 30€ para as fronteiras municipais (ou 3

zonas), valor muito próximo do mínimo disponibilizado nas tarifas quilométricas, que se iniciam nos 28,30€.

42. Deste modo, os acréscimos de receita com implementação de um tarifário por zonas dão-se por utilizadores que percorrem menos distância, enquanto os acréscimos são sentidos em todos os utilizadores que percorrem mais de 4 quilómetros, podendo passar a pagar menos de metade.
43. Os resultados do impacto tarifário zonal (face ao quilométrico) são apresentados na tabela que se segue:

[confidencial].

Impactos da aplicação de um tarifário zonal, em comparação ao quilométrico na rede da Mobi.Ave

44. Verifica-se uma redução da tarifa cobrada ao utente na ordem dos 2%, resultando da simulação uma perda de receita total com a implementar da tarifa zonal de 12%, em resultado da transferência direta dos atuais utentes com tarifários quilométricos, seguindo-se os pressupostos de distribuição de receita por município indicada no Estudo.
45. Neste âmbito foram também avaliadas as validações constantes no estudo de contratualização, que prevê [confidencial].validações em um ano, o que significa nos primeiros 12 meses de operação um Incentivo à Procura de [confidencial].€, em resultado dos [confidencial].€/validação.

[confidencial].

46. Tendo a Mobi.Ave optado por o cenário intermédio que se apresenta na tabela seguinte:

[confidencial].

Elasticidade da procura e respetivo incentivo com implementação de um tarifário zonal

47. Aplicando-se os impactos “percentuais” da aplicação de um tarifário zonal aos resultados apresentados no Estudo de Contratualização, verifica-se um aumento das validações no tarifário zonal cerca de [confidencial].€. Por acréscimo, o maior impacto sentido associa-se essencialmente à perda pela redução do custo das tarifas, o que

resulta num encargo líquido para o primeiro ano superior ao previsto em [confidencial].€, aproximadamente mais [confidencial].% face ao inicialmente estudado.

[confidencial].

Impacto do Tarifário Zonal (Comparação cenário quilométrico e zonal)

48. Por município, foram respeitados os “pesos” percentuais adotados no Estudo (no que se refere à receita e à produção quilométrica). Destacam-se os resultados da Trofa para o primeiro ano que, mantendo um “peso” de [confidencial].% para o volume de receitas da rede e [confidencial].% dos custos associados à produção quilométrica (com base no Estudo), consegue um resultado positivo.
49. Com a aplicação do custo/quilómetro apresentado no Estudo ([confidencial].€/km), obtém-se encargos líquidos de [confidencial].€ para V.N.Famalicão, [confidencial].€ para Santo Tirso e um resultado, previsivelmente positivo (considerando os pressupostos do estudo) para a Trofa, [confidencial].€, conseguindo receitas superiores aos custos.

[confidencial].

50. Deste modo e com a aplicação do custo/quilómetro da empresa vencedora e para efeitos de pagamento, apresentam-se os encargos brutos, esperando-se em V.N.Famalicão espera-se uma despesa bruta de [confidencial].€, em Santo Tirso de [confidencial].€ e, por fim, Trofa com [confidencial].€:

[confidencial].

Os Regulamentos

51. Os considerandos dos projetos de Regulamentos referem que:

- O procedimento deve ser publicitado na Internet, no sítio institucional do Município;
- O projeto deve ser submetido a consulta pública;
- Deve ser solicitada a pronúncia á AMT, nos termos e para os efeitos do disposto no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio;
- Deve ser consultada a Comunidade Intermunicipal do Ave (CIM), nos termos e para os efeitos do disposto na clausula 13.ª do contrato interadministrativo

outorgado entre essa comunidade intermunicipal e o Município de Vila Nova de Famalicão em 19 de janeiro de 2022 e respetiva adenda;

- Deve ser consultada a Área Metropolitana do Porto, nos termos e para os efeitos do disposto na cláusula 13^a do contrato interadministrativo outorgado entre essa área metropolitana e os Municípios da Trofa e de Santo Tirso em 1 de fevereiro de 2022.

52. Pretende-se:

- Proporcionar mais e melhor mobilidade nos concelhos e ao mesmo tempo reduzir o impacto das deslocações no meio ambiente, reduzindo a circulação automóvel, proporcionando aos cidadãos meios acessíveis para as suas deslocações entre a sua residência e as áreas comerciais, escolares, equipamentos desportivos, culturais e de saúde, entre outros, com vista à disponibilização de uma oferta de transportes públicos que constitua uma efetiva alternativa ao automóvel, servindo os cidadãos de forma económica, acessível e integrada.

53. Segundo os Municípios de que compõem a Mobi.Ave, a implementação de medidas de redução tarifária é efetuada em conformidade com a Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres, aprovada pela Lei n.º 10/90, de 17 de março, Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, a Portaria n.º 298/2018, de 13 de novembro e a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

Compensações

54. O Regulamento 1370/2007 estabelece que a obrigação de serviço público corresponde à imposição definida ou determinada por uma autoridade competente, com vista a assegurar o serviço público de transporte de passageiros de interesse geral que um operador, caso considerasse o seu próprio interesse comercial, não assumiria, ou não assumiria na mesma medida ou nas mesmas condições sem contrapartidas.

55. Por outro lado tais obrigações de serviço público de âmbito tarifário podem ser estabelecidas por regras gerais ou disposições contratuais que definam claramente as obrigações a cumprir e as zonas geográficas abrangidas, bem como, antecipadamente

e de modo objetivo e transparente, os parâmetros com base nos quais deve ser calculada a compensação, as modalidades de repartição dos custos ligados à prestação de serviços e das receitas ligadas à venda de títulos de transporte, podendo estas últimas ser conservadas pelos operadores, transferidas para as autoridades competentes ou partilhadas entre ambos.

56. Do quadro jurídico vigente resulta que as autoridades de transportes devem compensar os operadores pelo cumprimento de obrigações de serviço público, de acordo com as regras previstas no Regulamento 1370/2007, bem como pelo artigo 24.º do RJSPTP, sendo que:

- A compensação a atribuir não pode, de modo a evitar a existência de sobrecompensação, exceder o montante necessário para a cobertura do efeito financeiro líquido, positivo ou negativo, sobre os custos e as receitas decorrentes do cumprimento das obrigações tarifárias (cf. artigos 3.º do Regulamento 1370/2007 e 24.º do RJSPTP);
- O método de compensação adotado deve incentivar a manutenção e desenvolvimento de uma gestão eficiente e eficaz por parte do operador, que possa ser apreciada objetivamente, bem como incentivar a prestação do serviço público de transporte de passageiros com um nível de qualidade suficientemente elevado (cf. anexo do Regulamento 1370/2007).

57. Assim, a implementação dos presentes regulamentos configuram uma obrigação de serviço público de natureza tarifária, inerente à exploração do serviço público de transporte de passageiros, nos quais são definidas as condições de disponibilização dos títulos de transporte com desconto, assim como as regras relativas à atribuição da respetiva compensação financeira aos operadores de serviço público de transporte de passageiros.

58. Recorde-se que, sem prejuízo das atribuições próprias das instâncias nacionais e europeias competentes, os critérios enunciados para aferição da legalidade de fluxos financeiros apenas se consideram cumpridos, na perspetiva da temática dos auxílios de Estado, se, ao longo da execução, forem efetiva e corretamente aplicados os critérios

de cálculo e pagamento das compensações (se a elas houver lugar), face às circunstâncias concretas da prestação do serviço ou cumprimento da obrigação que as fundamentam, e esses factos devem ser de verificação permanente e sistemática pela autoridade de transportes e pela AMT, designadamente na sequência do envio, por parte daquela, dos relatórios públicos previsto no artigo 7.º do Regulamento 1370/2007 e no Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio.

59. De acordo com o Regulamento n.º 430/2019, de 16 de março, sem prejuízo do cumprimento das regras e princípios gerais estabelecidos na legislação aplicável, na fixação de tarifas do serviço público de transporte de passageiros, devem observar-se os seguintes princípios:

- *“Orientação para os custos, no contexto dos artigos 106.º e 107.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE);*
- *Garantia do cumprimento dos parâmetros de qualidade do serviço nos termos do RJSPTP e promoção da sustentabilidade, designadamente nas vertentes económica e ambiental, no contexto da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, da Organização das Nações Unidas, e na perspetiva do cumprimento dos objetivos das Conferências das Partes da Convenção Quadro das Nações Unidas para as Alterações Climáticas (COP);*
- *Eficiência, razoabilidade e garantia da legalidade na utilização dos recursos públicos;*
- *Igualdade de oportunidades no acesso ao serviço, procurando nomeadamente a tendencial eliminação de assimetrias no grau de coesão e acessibilidade territorial, social e económica ao serviço público de transporte de passageiros;*
- *Intermodalidade e integração tarifária, sempre que esta se afirme como uma solução de maior eficiência e eficácia para o funcionamento e acesso à rede de transportes; e*

- *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.”*

60. Por outro lado, nos termos do artigo 5.º do mesmo Regulamento, a fixação de tarifas deve ser sustentada em estudo demonstrativo do cumprimento das disposições legais e regulamentares aplicáveis, incluindo do regulamento, e dos princípios gerais mencionados no artigo 4.º, devendo proceder à demonstração dos seguintes elementos mínimos, tendo em conta as circunstâncias concretas e as condições do mercado relevante, perante a fundamentação apresentada:

- *“Cobertura anual, pelo conjunto da receita tarifária e outras receitas associadas à exploração do serviço público de transporte de passageiros em causa, dos custos previsionais inerentes 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. O Regulamento não prevê alterações de qualquer horário ou percurso, mantendo-se toda a operação estável face ao inicialmente desenvolvida,*
- *Racionalidade e objetivos subjacentes às opções de modulação tarifária; O Regulamento em apreço apresenta um sistema de transporte baseado em zonas, que, associado ao facto de já existir em parte do território dos municípios da Mobi.Ave as zonas ANDANTE, uniformiza o modo de cálculo da cobrança de títulos na Trofa, Santo Tirso e Vila Nova de Famalicão, passando a existir apenas uma metodologia, trate-se de transportes fornecidos pela AMP ou pela Mobi.Ave.*
- *Ponderação de um rácio adequado entre a tarifa do título ocasional de valor mais baixo e a do título de utilização mensal; De acordo com fundamentação apresentada pelos municípios, tem sido tendência a aproximação constante da tarifa ocasional em direção à tarifa mensal (em resultado do congelamento das assinaturas mensais), por outro, esse cenário iria corresponder a um acréscimo substancial entre as tarifas aplicadas atualmente nos territórios Santo Tirso e V.N.Famalicão (pré-entrada em funcionamento do serviço de transporte aqui em*

estudo) e as aplicadas futuramente na Mobi.Ave. Ainda assim, é possível que os Municípios apliquem futuramente descontos tarifários exclusivos para passes mensais, o que não sobrecarrega o ocasional, mas, por outro lado, procura uma transferência do ocasional para o mensal.

- *Ponderação da possibilidade de estabelecer tarifas integradas com o serviço de transporte público adjacente, cuja conexão prática com o serviço em causa seja evidenciada pela procura dos utilizadores. O Presente regulamento consagra a integração de serviços de transporte público adjacentes adotando um tarifário único e zonamento.*
- *Articulação adequada com as tarifas fixadas por outras autoridades de transportes, para o mesmo modo de serviço público de transporte de passageiros e para as áreas geográficas com características semelhantes;*
- *Ponderação da estrutura demográfica, do desenvolvimento social e económico do território, bem como dos níveis e perfis da procura e da respetiva elasticidade;* A atual proposta não prevê alterações de qualquer horário ou percurso, mantendo-se toda a operação estável face ao inicialmente desenvolvido e avaliado pelo Estudo de Contratualização. Assim, os benefícios pela criação da rede de transporte no território da Mobi.Ave mantêm-se.
- *Ponderação adequada do nível de acessibilidade financeira refletido na relação entre as tarifas propostas e os rendimentos médios e/ou os índices de poder de compra da área servida; Os Municípios fundamentam com o que consideram ser a proposta zonal um contributo para uma facilitação do acesso ao transporte público.*
- *Análise do impacto da introdução de novas tarifas propostas no modelo de procura do serviço, caso se trate de tarifas criadas durante a exploração do serviço público de transporte de passageiros em causa; No caso em apreço, não existe a criação de novas tarifas durante a exploração do serviço público de transporte de passageiros, sendo que o serviço de transporte alvo de estudo iniciar-se em 2025.*

- *Adequação e harmonização do preço a aplicar ao suporte dos títulos de transporte;* Na proposta de regulamento, a atual proposta não prevê alterações relacionadas com os suportes de título a disponibilizar, seja quanto às suas tipologias, seja quanto ao preço de compra, mantendose estável face ao inicialmente desenvolvido.
 - *Racionalidade subjacente à integração da tarifa com os preços dos serviços previstos no n.º 6 do presente artigo, quando legalmente admitida, e às tarifas do serviço público de transporte de passageiros integrado;* Na proposta apresentada, os Municípios indicam que a alteração tarifária não prevê a inclusão de novos serviços como estacionamento ou outras formas inovadoras de mobilidade.
 - *Limitação das compensações por obrigações de serviço público, caso existam, aos custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, deduzidos das receitas geradas, e acrescidos de um lucro razoável, tendo em conta as disposições constantes dos artigos 106.º e 107.º do TFUE, bem como do demais direito da União Europeia relativo a compensações financeiras e auxílios de Estado.”* Os Municípios fundamentam o cumprimento porquanto a remuneração do operador mantém os mesmos pressupostos, sendo que, a única varável a alterar será o valor do incentivo à validação, compromisso apresentado no Caderno de Encargos do Concurso.
61. Tal Regulamento, bem como todas as exigências de fundamentação, estão sobretudo ligadas a obrigações de serviço público tarifárias que devam ser compensadas ou exijam compensações públicas para o seu prosseguimento.
62. Ou seja, é pressuposto o cumprimento das diversas obrigações de fundamentação para garantir que o cálculo de compensações públicas cumpre o enquadramento legal e jurisprudencial nacional e europeu em matéria de Auxílios de Estado.
63. Segundo as orientações da Comissão Europeia sobre a implementação do Regulamento 1370/2007, as regras gerais são medidas aplicáveis “*sem discriminação a todos os serviços de transporte público de passageiros de um mesmo tipo numa*

determinada zona geográfica da responsabilidade de uma autoridade competente”. As regras gerais são, “por conseguinte, medidas estabelecidas para um ou vários tipos de serviço público de transporte rodoviário ou ferroviário, impostas unilateralmente, de forma não discriminatória, por autoridades públicas aos operadores de serviços públicos ou incluídas em contratos celebrados por autoridades competentes com operadores de serviços públicos”.

64. Acrescenta ainda que o n.º 3 do artigo 3.º do Regulamento 1370/2007 autoriza as entidades competentes dos Estados-Membros a *“excluírem do âmbito de aplicação do regulamento as regras gerais aplicáveis à compensação financeira pelas obrigações de serviço público e que fixem tarifas máximas para o transporte de estudantes, formandos e pessoas com mobilidade reduzida. Se um Estado-Membro decidir fazê-lo, as autoridades nacionais devem avaliar as disposições de compensação à luz das regras do Tratado, em especial as relativas aos auxílios estatais”.*
65. Da comunicação da Comissão e do acórdão Altmark resulta, que as compensações financeiras concedidas no âmbito da execução de obrigações de serviço público, que compensem os custos ocasionados pelo cumprimento dessas mesmas obrigações e que cumpram os quatro critérios acima listados, não configuram um auxílio estatal.
66. Por outro lado, será sempre de garantir a aplicação e articulação de todos os instrumentos tarifários com instrumentos contratuais e regulamentares, no estrito cumprimento do Regulamento 1370/2007 e do RJSPTP, designadamente no que se refere ao correto cálculo de compensações financeiras pela prossecução de obrigações de serviço público de âmbito tarifário, dirigidas aos passageiros, mas que, naturalmente, impactam nas receitas da exploração.
67. É imposição que a implementação de instrumentos tarifários deve estar em linha com a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, com o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 e com o Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, na sua redação atual. Verificada a fundamentação apresentada com o teor do regulamento 430/2019, de 16 de maio, é de atender aos pressupostos apresentados.

68. Tal como já exposto, parece resultar que, na generalidade, o modelo tarifário está sustentado. A saber:

- Foi tida em conta a “Orientação para os custos” na medida em que as receitas tarifárias devem remunerar adequadamente o operador pelos serviços prestados e devem ser comportáveis pela AT;
- Pela mesma razão, foi tido em conta a “Eficiência, razoabilidade e garantia da legalidade na utilização dos recursos públicos” uma vez que se pretende assegurar a sustentabilidade do sistema de transportes, o que implica a maximização dos recursos públicos a afetar a estes contratos;
- Foi tida em conta a “Garantia do cumprimento dos parâmetros de qualidade do serviço nos termos do RJSPTP e promoção da sustentabilidade, designadamente nas vertentes económica e ambiental”, uma vez que o sistema tarifário está orientado para uma melhor facilidade de utilização e um menor preço de entrada, o que pode motivar aumentos da procura e, conseqüentemente, uma diminuição relevante dos gases com efeito estufa;
- Foi tida em conta a “Igualdade de oportunidades no acesso ao serviço” uma vez que o aumento da procura, a introdução de reduções tarifárias ou gratuitidade permitem atingir objetivos de maior acessibilidade e coesão social e territorial;
- Os objetivos “Intermodalidade e integração tarifária” e “Transparência na fixação das tarifas e clareza e facilidade de compreensão”, podem ser atingidos com a medida.

69. Por outro lado, julga-se demonstrado na documentação já citada, que:

- Se garante a “cobertura anual, pelo conjunto da receita tarifária e outras receitas associadas à exploração do serviço público de transporte de passageiros em causa, dos custos previsionais inerentes e de um nível adequado de remuneração do capital investido” tendo em conta a sustentabilidade da exploração dos serviços de transporte público de contrato de serviço público em vigor;

- A “racionalidade e objetivos subjacentes às opções de modulação tarifária” assim, como a “ponderação da possibilidade de estabelecer tarifas integradas com o serviço de transporte público adjacente”, a “articulação adequada com as tarifas fixadas por outras autoridades de transportes”, a “ponderação da estrutura demográfica, do desenvolvimento social e económico do território, bem como dos níveis e perfis da procura e da respetiva elasticidade”, bem como a “ponderação adequada do nível de acessibilidade financeira”, uma vez que se os descontos têm em conta a realidade dos territórios das autoridades de transportes e das envolventes e está desenhada em função de vários grupos sociodemográficos;
 - Foi também efetuada a “análise do impacto da introdução de novas tarifas propostas no modelo de procura do serviço”, uma vez que a variação das receitas e da procura é crítica para a sustentabilidade do modelo tarifário e de transportes;
 - Também foi tida em conta a “Limitação das compensações por obrigações de serviço público, caso existam, aos custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, deduzidos das receitas geradas, e acrescidos de um lucro razoável”;
70. Assim, tendo em conta os elementos de fundamentação, considera-se que no caso concreto, face à descrição das disposições regulamentares, afigura-se possível a atribuição de compensações tarifárias, por intermédio de regras gerais de definição de obrigações de serviço público objetivas, claras e transparentes, sem que tal implique sobrecompensação.
71. A Mobi.Ave deve garantir a total coerência da aplicação dos instrumentos contratuais vigentes e dos instrumentos regulamentares, no sentido da manutenção da sustentabilidade de todos os contratos que possam vir a ser abrangidos por estes descontos tarifários. Nesse sentido, deve ser assegurada e transmitida a constante conformidade e coerência dos montantes pagos ao abrigo do projeto de regulamento e ao abrigo dos instrumentos contratuais em vigor.

72. De qualquer modo, considera-se relevante que seja garantida a obrigação de reporte de informação contabilística analítica com desagregação suficiente para permitir conferir os dados recebidos, bem como de informação desagregada por carreiras/linhas, uma vez que decorre do Regulamento 1370/2007 que a contabilidade utilizada pelos operadores de serviço público deve permitir a contabilização dos gastos, rendimentos e resultados da empresa por área de negócio, pois tal permite introduzir transparência e objetividade no dispêndio de dinheiros públicos e permite sindicar a compliance legal, nacional e europeia do cumprimento de regras relativas a compensações financeiras, tal como a AMT tem defendido.
73. Também neste sentido releva a efetiva prossecução de ações de fiscalização, monitorização e auditoria a serem desenvolvidas pela Mobi.Ave ou por outras entidades com competência para a fiscalização do cumprimento de obrigações de serviço público ou em resultado de reclamação apresentada, devendo os ajustes financeiros a que houver lugar ser efetuados tão depressa quanto possível.
74. A medida proposta pode ter impactos positivos ao nível da promoção da igualdade de tratamento e de oportunidades para passageiros, objetivos de política tarifária social, ambiental, de ordenamento do território e coesão, e ao nível da mobilidade, intermodalidade e integração tarifária e maior acesso à rede de transportes, podendo alterar os padrões de mobilidade da população, e combatendo as externalidades negativas associadas à mobilidade, nomeadamente o congestionamento, a emissão de gases de efeito de estufa, a poluição atmosférica, o ruído, o consumo de energia e a exclusão social.
75. Também se afigura da maior relevância que o sistema tarifário esteja baseado na recolha de dados reais, designadamente do sistema de bilhética sem contacto, o que traduz maior certeza e fiabilidade na monitorização e fiscalização do sistema de transportes, bem como confere maior rigor ao pagamento de compensações financeiras que esteja baseado nas vendas de títulos e/ou em passageiros transportados.
76. Recomenda-se que o tratamento de dados pessoais seja expressamente referido, designadamente a legislação relativa à proteção de dados pessoais, na generalidade,

e, na especialidade, pela legislação que regula os requisitos de tratamento de dados pessoais para a constituição de ficheiros de âmbito nacional, com recurso a tecnologias de informação, sendo necessário ter em especial conta o Regulamento Geral de Proteção de Dados (Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016), relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados.

77. Estando em causa categorias especiais de dados ou de dados sensíveis, pelo que dever-se-á ter em conta Comissão Nacional de Proteção de Dados (CNPd), entidade que assume como atribuição controlar e fiscalizar o cumprimento das disposições legais e regulamentares em matéria de proteção de dados pessoais, nos termos da Lei n.º 58/2019, de 8 de junho.
78. Mas também recomendar a referência expressa a uma adequada informação ao passageiro e tratamento das reclamações dos passageiros, nos termos do Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, na sua redação atual.
79. Recorde-se que o sistema tarifário não se resume apenas às tarifas cobradas ao passageiro mas sim, nos termos da alínea c) do n.º 3 do artigo 1.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, ao conjunto de regras em vigor em determinado território que, de acordo com diversas dimensões, condicionam e disciplinam: (i) o nível de acessibilidade ao sistema, (ii) os resultados do contrato de serviço público; (iii) os níveis de recursos públicos necessários à manutenção e desenvolvimento do sistema. Nas dimensões referidas incluem-se: (i) títulos de transporte; (ii) tarifas e bonificações; (iii) cartões de suporte; (iv) sistemas de bilhética e de suporte à mobilidade; (v) regras de utilização e divulgação; (vi) zonamento e abrangência; e (vii) recursos, compensações e repartição de receitas.
80. Deve, portanto, ser impressa uma exigência reforçada de deveres de informação, uma vez que a complexidade e dinâmica de um sistema tarifário obrigam a que exista comunicação permanente entre as autoridades de transportes e os operadores, permitindo uma mais eficiente e eficaz supervisão e fiscalização do sistema tarifário e uma efetiva defesa dos direitos e interesses dos passageiros .

81. Mais se recomenda que seja expresso que os operadores devam transmitir à Mobi.Ave os dados necessários à elaboração, de acordo com o n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 um relatório público anual circunstanciado sobre as respetivas obrigações de serviço público (incluindo as tarifárias) o qual deverá incluir a informação que consta da tabela que se encontra no anexo 1 do Regulamento n.º 273/2021, de 23 de março.
82. Para a elaboração desse relatório, a Mobi.Ave necessitará de dados de que apenas o operador dispõe, pelo que deveria incluir no regulamento uma norma que estabelecesse que o não reporte da informação necessária à elaboração do referido relatório (e consequente preenchimento da referida tabela) é considerado incumprimento e constitui contraordenação”.
83. Tal relatório deve ser publicado, sendo de recomendar que do mesmo, e no que se refere à aplicação de um instrumento tarifário como é o Regulamento em análise, e quanto a obrigações de serviço público tarifário, resulte demonstrado o cumprimento do previsto nos artigos 4.º e 5.º do Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, que aprova regras gerais tarifárias e procedimentos de recolha e transmissão de informação à AMT.
84. Finalmente, existem medidas previstas no regulamento que ainda dependem de melhores estimativas e acordos com entidades públicas e privadas, pelo que se considera que deve ser expressa a dependência de tais atos adicionais e complementares.
85. Neste contexto, sugere-se que à semelhança do previsto no Regulamento n.º 278-A/2019, de 19 de março, que aprova as Regras Gerais para a Implementação do Sistema Tarifário na Área Metropolitana de Lisboa que o último acerto anual dos montantes das compensações financeiras fique sujeito à supervisão Autoridade da Mobilidade e dos Transporte, para efeitos de verificação da conformidade global do modelo, em função dos melhores dados reais de execução das obrigações de serviço público.

IV – RECOMENDAÇÕES

86. Tendo em conta o exposto, recomenda-se:

- Garantir a total coerência da aplicação dos instrumentos contratuais vigentes e do instrumento regulamentar, no sentido da manutenção da sustentabilidade de todos os contratos que possam vir a ser abrangidos por estes descontos tarifários;
- Assegurar que aplicação dos instrumentos contratuais e regulamentares titulados pela Mobi.Ave é efetuada no estrito cumprimento do Regulamento 1370/2007 e do RJSPTP, designadamente no que se refere ao correto cálculo de compensações financeiras pela prossecução de obrigações de serviço público de âmbito tarifário, dirigidas aos passageiros, mas que, naturalmente, impactam nas receitas do sistema;
- Garantir que se efetuam as ações de fiscalização, monitorização e auditoria desenvolvidos pela Mobi.Ave ou por outras entidades com competência para a fiscalização do cumprimento de obrigações de serviço público, sem prejuízo dos ajustes a que houver lugar;
- Garantir que para efeitos de implementação, gestão e fiscalização das medidas tarifárias, os operadores devem fornecer, os dados das vendas, bem como toda a informação pertinente, incluindo informação contabilística, para a monitorização, fiscalização e cálculo rigoroso das compensações financeiras, nos termos e com o detalhe que deve ser expresso;
- Seja expresso que os operadores devam transmitir à Mobi.Ave os dados necessários à elaboração, de acordo com o n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, um relatório público anual circunstanciado sobre as respetivas obrigações de serviço público (incluindo as tarifárias) o qual deverá incluir a informação que consta da tabela que se encontra no anexo 1 do Regulamento n.º 273/2021, de 23 de março;

87. Recomenda ainda:

- Efetuar e manter um registo informático que associe as vendas mensais do passe gratuito para os jovens a cada um dos respetivos passageiros, bem como a utilização mensal, de forma a evitar fraude, mas também monitorizar o sistema.
 - Mais se sugere que à semelhança do previsto no Regulamento n.º 278-A/2019, de 19 de março, que o último acerto anual dos montantes das compensações financeiras fique sujeito à supervisão da AMT, para efeitos de verificação da conformidade global do modelo, em função dos melhores dados reais de execução das obrigações de serviço público.
88. Verificado que o estudo demonstrativo para a fixação de novas tarifas e a fundamentação são transversais, importa esclarecer se o n.º 2 do artigo 7.º do Regulamento de V.N.Famalição, “que permite e aplicação de descontos definidos pelo Regulamento Intermunicipal n.º 1063/2024 e que estabelece as condições de atribuição de subsídio da população em geral que realiza viagens regulares na comunidade Intermunicipal,(...)” tem aplicabilidade apenas no território deste Município, ou, se por outro lado, importa acrescentar esta norma aos regulamentos dos restantes Municípios.
89. Acresce que a AMT, no âmbito das atribuições e competências que lhe estão legalmente cometidas pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, prosseguirá uma articulação expedita e eficiente com os Municípios, no âmbito da execução do presente regulamento, com especial incidência na verificação regular da conformidade legal, nacional e europeia, bem como no que concerne à avaliação da conformidade no que respeita a regras e princípios de âmbito tarifário (de âmbito nacional e local), de regras regulamentares e contratuais relativas aos direitos e interesses dos consumidores e daquelas que assumem impacto concorrencial.

V - CONCLUSÕES

90. Face ao que antecede, e em conclusão, considera-se que a proposta de regulamento apresentada pelos Municípios, se encontra em conformidade com o Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, bem como com o RJSPTP e com o Regulamento (CE) n.º 1370/2007, pelo que o Parecer da AMT é favorável, contudo devem ser consideradas as recomendações do presente parecer.

91. Mais se considera que estas medidas:

- Vão ao encontro do quadro internacional e europeu de ação para a redução das emissões de Gases com Efeito de Estufa (GEE), no qual Portugal assumiu o compromisso de alcançar a neutralidade carbónica até 2050 e reforça a determinação na adoção de medidas de descarbonização dos transportes, setor que em Portugal representa 28% do valor total das emissões de GEE⁴;
- Podem alterar padrões de mobilidade e combater as externalidades negativas dos mercados da mobilidade e dos transportes;
- Pode, dar um contributo relevante para promoção e defesa do interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável⁵, que constitui efetivamente também um direito de cidadania, catalisador do investimento sustentado, produtivo e estruturante, público e privado, mas também um garante de uma esfera alargada e mais bem protegida dos direitos dos diversos segmentos sociológicos em presença, na perspetiva das dinâmicas da digitalização, da descarbonização, da neutralidade climática e da resiliência da economia e da sociedade, fortalecendo, a coesão socioeconómica e territorial;
- Vão ao encontro de recomendações da AMT “Obrigações de Serviço Público Verdes”⁶

92. Seja como for, deverá ser monitorizado o impacto de tal medida na exploração dos diversos operadores, designadamente na alteração de equilíbrios entre gastos e rendimentos da exploração do serviço público, devendo dar-se cumprimento às regras constantes do RJSPTP e do Regulamento.

⁴ Segundo artigo 13.º do Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio “O presente regulamento não prejudica a aplicação pelas autoridades de transportes e pelos operadores de serviço público dos regimes legais e regulamentares de redução ou isenção tarifária que estejam em vigor, designadamente os relacionados com as políticas de educação, de coesão territorial e económica e de solidariedade social”.

⁵ De acordo com dados do Inventário Nacional de Emissões 2023, da Agência Portuguesa do Ambiente, o setor da energia, que inclui os transportes, representou em 2021 cerca de 66% das emissões nacionais. Neste setor, a produção de energia e os transportes são as fontes mais importantes representando respetivamente cerca de 15% e 28% do total das emissões nacionais.

⁶ <https://www.amt-autoridade.pt/media/4308/estudoospverdesfinal.pdf>

Lisboa, 22 de janeiro de 2025.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino