

PARECER N.º 79/AMT/2026

[versão não confidencial]

I – INTRODUÇÃO

1. A CIM Viseu Dão Lafões, solicitou à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), em 9 de junho, a emissão de parecer sobre o “Projeto de alteração ao regulamento para a Implementação do Sistema Tarifário na Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões”, nos termos do artigo 7.º do Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, na redação conferida pelo Regulamento n.º 273/2021, de 23 de março, sendo o pedido acompanhado pelo projeto de regulamento, despacho e estudo/fundamentação justificativa.
2. A análise da AMT tem por base as respetivas atribuições ^{1 2}, nos termos das alíneas a), f), j), k) e m) do n.º 1 e alíneas b) e f) do n.º 2, ambos do artigo 5.º dos estatutos da AMT, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, designadamente *“Emitir parecer sobre as propostas de regulamentos de tarifas e outros instrumentos tarifários, designadamente quando estas se encontrem relacionadas com obrigações de serviço público”*.
3. Segundo o n.º 9 do artigo 7.º do Regulamento 430/2019 *“as autoridades de transportes (AT) comunicam à 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*

¹ 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.

² 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 à 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

emissão de parecer, tendo em conta as obrigações de informação e reporte estabelecidas ao abrigo do presente regulamento".

4. De acordo com n.º 1 e 2 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 AT, 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 AT, 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.

II - ENQUADRAMENTO

Fundamentação - Enquadramento

5. Refere a CIM que, a luz do disposto no Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, e considerando os contratos interadministrativos celebrados nos termos do artigo 10.º deste regime jurídico, a CIM é a autoridade de transportes competente em relação às (i) linhas inter-regionais cuja gestão e exploração se encontra confiada pelas comunidades intermunicipais e área metropolitana limítrofes à CIM Viseu Dão Lafões, (ii) linhas intermunicipais que se desenvolvem integral ou maioritariamente na respetiva área geográfica, bem como (iii) linhas municipais delegadas pelos municípios associados da CIM, nos termos dos artigos 7.º, 9.º e 10.º do RJSPTP, com exceção do Município de Viseu (Município), que não delegou na CIM a exploração de todas as linhas municipais que são da sua competência originária nos termos do artigo 6.º do RJSPTP.
6. Ao abrigo da habilitação legal o Município decidiu delegar parte das suas competências enquanto autoridade de transporte dos serviços públicos de transporte de passageiros municipais na CIM, celebrando com esta, para o efeito, o Contrato Interadministrativo de Delegação Interadministrativo"), datado de 18 de julho de 2017.
7. A versão inicial do Contrato Interadministrativo apenas incluía, no seu objeto, a delegação das competências e atribuições na CIM uma reduzida parte do serviço público de transportes de passageiros regular, parte cuja delegação vem sendo exercida

- pela CIM, designadamente mediante a celebração de contrato de serviço público de transporte de passageiros, já outorgado, na sequência de concurso público internacional.
8. Paralelamente, o Município celebrou contrato de concessão de serviço público de transporte para o serviço público cuja competência permaneceu na sua esfera, o qual sofreu vicissitudes que conduziram à sua extinção, por revogação, em 04 de março de 2025.
 9. Nessa sequência este Município considerou vantajoso alargar a delegação de competências na CIM a todas as competências e atribuições do Município enquanto Autoridade de Transportes, para melhor prosseguir os interesses públicos relacionados com a mobilidade da população do Município, tendo sido delegada na CIM, através de Aditamento ao Contrato Interadministrativo celebrado em 30.04.2025 as competências relativas ao serviço municipal urbano de transporte regular rodoviário de passageiros e ao serviço público de transporte de passageiros flexível.
 10. Em razão da dilação temporal que a assunção de competências pela CIM envolve, implicando designadamente a atribuição da exploração ou operação do serviço objeto de delegação por um operador competente, o Município celebrou, em 19.03.2025, um contrato de prestação do serviço público de transporte rodoviário e por funicular de passageiros de âmbito municipal na área geográfica do concelho de Viseu, com o Operador “[confidencial].”
 11. O Contrato Transitório assume, expressamente, o seu carácter transitório e temporário, estabelecendo, na sua Cláusula 2.^a, que se manterá em vigor até às 23h59m do dia anterior à data do início do período de exploração do contrato de serviço público a celebrar, na sequência de procedimento pré-contratual, entre a CIM e o Operador que vier a ser selecionado ou até 05.03.2027 (dois anos contados da data de início de vigência do referido Contrato), consoante o que ocorra primeiro.
 12. Neste contexto, a Cláusula 6.^a do Aditamento de Abril de 2025 estabeleceu um regime transitório, determinando que, até à entrada em vigor do Contrato de Serviço Público a celebrar pela CIM com o Operador que vier a ser selecionado no âmbito do procedimento concursal a ser por esta lançado para a atribuição do serviço público municipal, apenas seriam transferidas para a CIM as competências e as atribuições necessárias ao planeamento e à preparação do referido Contrato de Serviço Público.

13. Deste modo, à exceção das referidas competências cuja delegação na esfera da CIM já se consumou desde a celebração do Contrato Interadministrativo em 2017, o Município continuará a exercer todas as demais competências e atribuições que lhe são conferidas por lei, permanecendo, designadamente, a gerir o Contrato Transitório que celebrou.
14. Refere a CIM que, assim, à luz do enquadramento legal e contratual vigente, na pendência do Contrato Transitório, a competência de definição tarifária relativa ao serviço municipal cuja competência não foi delegada na CIM, através do Contrato Interadministrativo inicial (de 2017), continua a ser do Município, competência que só passará para a CIM findo esse período transitório.
15. Ao abrigo das referidas competências de que dispõe, o Município tem manifestado o seu interesse na adoção de medidas tarifárias de gratuidade na utilização do serviço municipal de transporte de passageiros por modo rodoviário, enquanto ainda é, nos termos identificados nos Considerandos anteriores, a Autoridade de Transportes competente para o efeito.
16. Quando a CIM assumir a totalidade das competências de Autoridade de Transportes nesta delegadas pelo Município, as mencionadas medidas tarifárias de gratuidade na utilização do serviço municipal de transporte de passageiros por modo rodoviário deverão ser mantidas não apenas porque a sua descontinuidade seria encarada pelos munícipes de Viseu como um retrocesso, com efeitos nefastos em termos sociais e na utilização do transporte público que se pretende promover, mas também porque a delegação das competências tarifárias na CIM relativas ao serviço municipal envolve a condição (limitação) de a CIM preservar a medida de gratuidade da utilização do serviço municipal para os residentes no Concelho de Viseu.
17. Acresce a CIM que, paralelamente, o Município pretende que a medida de gratuidade que vai prever para o sistema municipal seja estendida às linhas inter-regionais e intermunicipais da competência da CIM, na parte em que atravessam o território de Viseu.
18. Por outro lado, ainda que o legislador, no RJSPT, tenha traçado uma delimitação bastante precisa entre serviços de transporte de passageiros de índole municipal (cuja competência originária reside nos municípios) e serviços de transporte de passageiros de índole intermunicipal e inter-regional (cuja competência reside nas comunidades

intermunicipais), a verdade é que essa é uma distinção baseada em critérios político-administrativos, desprovida, na maioria dos casos, de particular interesse na perspetiva dos utilizadores dos referidos serviços de transporte.

19. Com efeito, para um cidadão que faça uso dos serviços de transporte público de passageiros, interessa-lhe deslocar-se do ponto de origem ao ponto de destino com a maior comodidade, no mais reduzido espaço de tempo, não relevando propriamente se se trata de serviço municipal, intermunicipal ou inter-regional.
20. Nestes termos, refere a CIM que se tem constatado que os municípios de Viseu, para se deslocar dentro do respetivo Município, utilizam, indiferenciadamente, linhas afetas ao serviço municipal, intermunicipal ou inter-regional, consoante as que se afiguram mais convenientes para as deslocações por si pretendidas.
21. Acresce que uma parte do concelho de Viseu não é efetivamente coberta por serviço municipal, mas apenas servida por linhas inter-regionais e intermunicipais que são usadas pelos residentes em Viseu para deslocações dentro do seu concelho.
22. Diante do exposto, a pedido do Município e à luz das razões invocadas, os serviços da CIM consideram conveniente estender a aplicação da medida de gratuidade que será adotada pelo Município para o serviço municipal, aos serviços intermunicipal e inter-regional – estes últimos serviços cuja competência de Autoridade de Transportes pertence à CIM– desde que a medida seja integralmente financiada e suportada pelo Município (os custos com a implementação desta medida, isto é, o financiamento do défice gerado por tal gratuidade, recairá, na sua totalidade, sobre o Município).

Enquadramento – caso concreto

23. Refere a fundamentação que a alteração que agora se propõe ao Regulamento n.º 761/2025 decorre da necessidade de adequar o sistema tarifário vigente a uma nova realidade de organização e financiamento do transporte público no território, passando o regulamento a contemplar expressamente a operação de transporte público municipal de passageiros de Viseu e a respetiva articulação com os serviços intermunicipais e inter-regionais que servem ou atravessam aquele território. Em concreto, as alterações propostas visam três objetivos principais:
 - Pretende-se alargar o âmbito de aplicação do Regulamento n.º 761/2025 às linhas municipais do serviço público de transporte de passageiros de Viseu, assegurando

que a operação municipal passa a estar integrada no quadro tarifário definido para a rede da CIM, sempre que tal se revele aplicável;

- Pretende-se enquadrar regulamentarmente a intenção manifestada pelo Município de adotar uma medida tarifária de gratuidade dirigida aos residentes no concelho de Viseu, aplicável à utilização do serviço público municipal de transporte de passageiros por modo rodoviário no território municipal;
 - Pretende-se assegurar a extensão dessa medida de gratuidade às linhas intermunicipais e inter-regionais da competência da CIM, na parte em que estas atravessam ou servem o território do concelho de Viseu, garantindo coerência tarifária para os residentes abrangidos e evitando soluções fragmentadas entre serviços municipais, intermunicipais e inter-regionais utilizados no mesmo espaço territorial.
24. Mais refere que esta medida não altera a repartição de competências entre autoridades de transporte, nem transfere para a CIM o encargo financeiro decorrente da opção municipal de gratuidade.
25. A medida resulta de uma decisão do Município, no quadro das suas opções de política pública local, sendo o respetivo financiamento integralmente assegurado por este município.
26. Assim, o financiamento do défice tarifário gerado pela introdução da medida de gratuidade para os residentes no concelho de Viseu será suportado, na íntegra, pelo Município e em que o valor a suportar por cada passe gratuito disponibilizado será determinado nos seguintes termos:
- Caso o número de validações registadas em determinado mês seja igual ou superior a 10, o Município de Viseu financia 100% do valor de venda ao público do título de referência;
 - Caso o número de validações registadas em determinado mês seja inferior a 10, o valor a financiar pelo Município corresponde a 10% do valor de venda ao público do título de referência, multiplicado pelo número de validações registadas.
27. Neste contexto, este mecanismo de financiamento permite associar a compensação financeira ao nível efetivo de utilização do título, assegurando, por um lado, a cobertura

do défice tarifário decorrente da gratuidade e, por outro, uma regra objetiva e proporcional de apuramento do encargo financeiro municipal quando a utilização mensal seja reduzida.

28. A introdução da medida de gratuidade para residentes no concelho de Viseu não produz efeitos sobre a remuneração devida ao operador no âmbito do contrato de serviço público em vigor, uma vez que o modelo contratual adotado corresponde a uma aquisição de serviços de transporte público de passageiros, no âmbito da qual a remuneração do operador é determinada nos termos contratualmente estabelecidos, não dependendo diretamente da receita tarifária efetivamente cobrada aos passageiros. Neste enquadramento, a receita tarifária gerada pela exploração do serviço não constitui receita própria do operador, pertencendo antes à autoridade de transporte competente.

Projeto de regulamento

29. Refere a nota justificativa do projeto de regulamento o seguinte:
- *“O Regulamento n.º 761/2025, de 25 de junho, aprovou o sistema tarifário aplicável ao serviço público de transporte de passageiros da Comunidade Intermunicipal de Viseu Dão Lafões (definindo os títulos de transporte, as respetivas condições de utilização e o enquadramento tarifário da rede sob competência da CIM Viseu Dão Lafões)*
 - *À luz do disposto no Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (doravante, “RJSPTP”), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, e considerando os contratos interadministrativos celebrados nos termos do artigo 10.º deste regime jurídico, a Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões (doravante, “CIM Viseu Dão Lafões”) é a autoridade de transportes competente em relação às (i) linhas inter-regionais cuja gestão e exploração se encontra confiada pelas comunidades intermunicipais e área metropolitana limítrofes à CIM Viseu Dão Lafões, (ii) linhas intermunicipais que se desenvolvem integral ou maioritariamente na respetiva área geográfica, bem como (iii) linhas municipais delegadas pelos municípios associados da CIM Viseu Dão Lafões, nos termos dos artigos 7.º, 9.º e 10.º do RJSPTP;*
 - *Relativamente ao serviço municipal de Viseu, o Contrato Interadministrativo de Delegação de Competências (“Contrato Interadministrativo”), datado de 18 de*

julho de 2017, apenas incluía, no seu objeto, a delegação das competências e atribuições na CIM Viseu Dão Lafões de uma reduzida parte do serviço público de transportes de passageiros regular, parte cuja delegação vem sendo exercida pela CIM Viseu Dão Lafões, designadamente mediante a celebração de contrato de serviço público de transporte de passageiros, já outorgado, na sequência de concurso público internacional;

- *Através de Aditamento ao Contrato Interadministrativo celebrado em 30.04.2025 (“Aditamento de Abril de 2025”), o Município de Viseu alargou a delegação de competências na CIM Viseu Dão Lafões a todas as competências e atribuições do Município de Viseu enquanto Autoridade de Transportes, delegação esta que apenas operará na plenitude na data de início do período de exploração do contrato de serviço público a celebrar entre a CIM e o Operador que vier a ser por esta selecionado para a exploração do serviço público municipal de Viseu, na sequência de concurso público (até essa data apenas são transferidas para a CIM as competências e as atribuições necessárias ao planeamento e à preparação do referido contrato de serviço público);*
- *No âmbito da referida delegação de competências, o Município de Viseu, mediante contrato interadministrativo fixou como condição da mencionada delegação de competências a preservação da medida de gratuidade introduzida relativa à utilização do serviço municipal e do serviço intermunicipal e inter-regional operado dentro do concelho de Viseu para os residentes no Concelho de Viseu;*
- *Nessa sequência, impõe-se adequar o sistema tarifário vigente a uma nova realidade de organização e financiamento do transporte público no território, passando o Regulamento a contemplar expressamente a operação de transporte público municipal de passageiros de Viseu e a respetiva articulação com os serviços intermunicipais e inter-regionais que servem ou atravessam aquele território, assegurando a preservação da medida de gratuidade aprovada pelo Município de Viseu destinada a promover a utilização do transporte público pelos residentes do município.*
- *Em primeiro lugar, pretende-se, com a presente alteração regulamentar, alargar o âmbito de aplicação do Regulamento n.º 761/2025 às linhas municipais do serviço*

público de transporte de passageiros de Viseu, assegurando que a operação municipal passa a estar integrada no quadro tarifário definido para a rede da CIM Viseu Dão Lafões, logo que a delegação de competências de Viseu na CIM Viseu Dão Lafões, objeto do Aditamento de Abril de 2025, opere (isto é, na data de início do período de exploração do contrato de serviço público a celebrar entre a CIM e o Operador que vier a ser por esta selecionado para a exploração do serviço público municipal de Viseu).

- *Em segundo lugar, pretende-se enquadrar regulamentarmente a preservação da medida de gratuidade aprovada pelo Município de Viseu para os residentes no Concelho de Viseu no serviço operado no território do Município de Viseu.*
- *A medida resulta de uma decisão do Município de Viseu, no quadro das suas opções de política pública local, sendo o respetivo financiamento integralmente assegurado por este município, conforme regulado no Contrato Interadministrativo de Delegação de Competências celebrado entre a CIM Viseu Dão Lafões e o Município de Viseu.*
- *Tal medida de política tarifária traduz-se na introdução de um passe nominativo gratuito disponível para todos os residentes do Município de Viseu que não se encontrem abrangidos pela gratuidade prevista da Portaria n.º 7-A/2024, de 5 de janeiro, na utilização do transporte público de passageiros na área geográfica do Município de Viseu, incluindo serviços municipais, intermunicipais e inter-regionais.*
- *A criação deste passe nominativo gratuito permite assegurar que os residentes no Município de Viseu beneficiam de uma solução tarifária uniforme no território municipal, independentemente da natureza municipal, intermunicipal ou inter-regional da linha utilizada, desde que a deslocação ocorra no âmbito territorial abrangido pela medida.”*

30. O artigo 1.º estabelece que constitui objeto do Aditamento a alteração do Regulamento n.º 761/2025 de 25 de junho de 2025 – “Regulamento para a Implementação do Sistema Tarifário na Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões” (Regulamento), com o seguinte objeto:

- A extensão do âmbito de aplicação do Regulamento à totalidade das linhas municipais do serviço público de transporte de passageiros do Município de Viseu, cujas competências de autoridade de transportes se encontram delegadas ou serão delegadas na Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões, nos termos previstos no Contrato Interadministrativo celebrado entre estas duas entidades;
 - A introdução de um passe nominativo gratuito disponível para todos os residentes do Município de Viseu que não se encontrem abrangidos pela gratuidade prevista na Portaria n.º 7-A/2024, de 5 de janeiro, na utilização do transporte público de passageiros na área geográfica do Município de Viseu, incluindo serviços municipais, intermunicipais e inter-regionais.
31. O artigo 2.º estabelece que a alteração do Regulamento n.º 761/2025 incide sobre os artigos 1.º, 3.º e 8.º-A do Regulamento n.º 761/2025, em que se estabelece que sem prejuízo de outros títulos de transporte cuja criação, ou disponibilização, seja imposta por lei ou por normas administrativas que vinculam a CIM Viseu Dão Lafões, são criados os seguintes títulos de transporte para o acesso a diferentes serviços públicos de transporte de passageiros por modo rodoviário desenvolvidos na área geográfica da responsabilidade da CIM Viseu Dão Lafões e entre eles o Passe Nominativo Gratuito de Viseu.
32. Artigo 8.º-A procede à criação do Passe Nominativo Gratuito de Viseu que permite ao seu titular a realização de um número ilimitado de viagens nos serviços municipais, intermunicipais e inter-regionais na área geográfica do Município de Viseu em que:
- Podem ser titulares do Passe Nominativo Gratuito de Viseu os cidadãos que preenchem, cumulativamente, os seguintes requisitos: a) Sejam residentes no Município de Viseu; b) Não sejam beneficiários das medidas de gratuidade previstas na Portaria n.º 7-A/2024, de 5 de janeiro, na sua redação atual.
 - Para efeitos de requisição do Passe Nominativo Gratuito de Viseu, os interessados devem apresentar à entidade responsável pela respetiva venda declaração ou comprovativo de residência habitual em Viseu emitido há menos de 60 (sessenta) dias.
 - O Passe Nominativo Gratuito de Viseu tem a validade de 1 (um) ano desde a sua data de emissão.”

33. O artigo 18.º estabelece que o Passe Nominativo Gratuito de Viseu, previsto no artigo 8.º-A, apenas produz efeitos, no que respeita ao serviço público de transporte de passageiros de âmbito municipal de Viseu, a partir do primeiro dia do «Período de Funcionamento Normal» do contrato de serviço público relativo ao serviço municipal de Viseu que será outorgado pela CIM Viseu Dão Lafões com operador selecionado na sequência do concurso público a lançar pela CIM Viseu Dão Lafões.

Esclarecimentos

34. Não obstante a AMT ter emitido, anteriormente, o Parecer 66/AMT/2026, de 2 de junho, no sentido favorável, quanto à implementação de uma medida de gratuidade na utilização do transporte público para os residentes no concelho de Viseu, após solicitação, a 1 de julho, veio a CIM esclarecer que o Parecer emitido para o Município de Viseu e o presente apresentado pela CIM apresentam âmbitos distintos:
- O primeiro incide sobre a deliberação da Câmara Municipal, que aprovou a implementação de uma medida de gratuidade na utilização do transporte público de índole municipal para os residentes do Concelho;
 - O segundo incide sobre o projeto de regulamento de alteração ao “Regulamento para a Implementação do Sistema Tarifário na Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões”
35. *Ambos “encontram-se umbilicalmente relacionados porquanto este último destina-se a assegurar a continuidade da medida adotada pelo Município de Viseu, quando a delegação de todas as competências e atribuições do Município de Viseu na CIM Viseu Dão Lafões se consumir.”.*
36. *Com efeito, “ainda que, inicialmente, as competências relativas ao serviço municipal de transporte de Viseu apenas tenham sido parcialmente delegadas na CIM, em 30 de abril de 2025, mediante Aditamento ao Contrato Interadministrativo de Delegação de Competências celebrado em 2017, o Município de Viseu e a CIM Viseu Dão Lafões acordaram em transferir nesta CIM a globalidade das atribuições e das competências do Município de Viseu enquanto autoridade de transportes dos serviços públicos de transporte de passageiros rodoviários de âmbito municipal, incluindo a competência de definição tarifária”*

37. Contudo, *“a aplicação temporal do referido Aditamento não é imediata, tendo a Cláusula 6.ª do Aditamento ao Contrato Interadministrativo consagrado um regime transitório, através do qual se determinou que, até à entrada em vigor do contrato de serviço público a celebrar pela CIM com o operador que vier a ser selecionado no âmbito do procedimento concursal a ser por esta lançado para a atribuição do serviço público municipal de Viseu, apenas as competências e as atribuições necessárias ao planeamento e à preparação do referido contrato de serviço público serão transferidas para a CIM.”*
38. Nestes termos, *“atendendo à (ainda não consumada, mas iminente) transferência da globalidade das competências do Município de Viseu, enquanto Autoridade de Transportes, afigura-se essencial adequar o sistema tarifário vigente a uma nova realidade de organização e funcionamento do transporte público no território, passando o Regulamento a contemplar expressamente a operação de transporte público municipal de passageiros de Viseu e a respetiva articulação com os serviços intermunicipais e inter-regionais que servem ou atravessam aquele território, assegurando a preservação da medida de gratuitidade aprovada pelo Município de Viseu como condição do exercício das competências delegadas na CIM, em conformidade com a vontade manifestada por este Município e que ficará vertida em novo aditamento ao contrato interadministrativo celebrado entre ambas, que se encontra em preparação.”*
39. Cumpre notar que esta alteração ao regulamento tarifário está em conformidade com a recomendação constante do V. parecer de 02 de junho de 2026 (referência n.º 01936-CA/2026) no sentido de *“A CIM ao assumir as competências delegadas, preserv[ar] a medida de gratuitidade para os residentes do concelho de Viseu com idade superior a 23 anos, mediante instrumento vinculativo adequado – seja uma Adenda Complementar ao contrato interadministrativo, seja a correspondente alteração ao regulamento tarifário da CIM – devendo tal compromisso ser comunicado à AMT antes do termo do regime transitório e do início efetivo da 2.ª Fase”* (cfr. ponto 84 do referido Parecer).”
40. Ou seja, os serviços municipais de transporte rodoviário de passageiros e respetivo tarifário, atualmente titulados pelo Município, serão integrados na gestão da CIM, após, naturalmente, a conclusão de procedimento concursal para escolha de operador,

mantendo-se o atual ao abrigo do atual contrato (para o qual a AMT também emitiu parecer favorável – Parecer n.º 91/AMT/2024, de 19 de dezembro³).

III - PARECER

41. O enquadramento jurídico da medida em análise deve ser apreciado, desde logo, à luz do RJSPT, em que nos termos dos artigos 3.º e 4.º daquele regime, as autoridades de transportes são investidas de um conjunto amplo de atribuições que compreendem não apenas o planeamento e a organização do sistema, mas também o seu financiamento, desenvolvimento e regulação, incluindo, de forma expressa, a definição dos regimes tarifários aplicáveis ao serviço público de transporte de passageiros.
42. Neste contexto, a CIM, nos termos do artigo 6.º do RJSPT, assume a qualidade de autoridade de transportes relativamente aos serviços de âmbito municipal, sendo-lhe reconhecida competência para definir tarifas, criar e regulamentar títulos de transporte e estabelecer regimes tarifários específicos, incluindo mecanismos de redução ou gratuidade. Esta competência não é meramente instrumental, mas constitui um elemento central da função de regulação do sistema de mobilidade, permitindo à autoridade de transportes adequar o regime tarifário aos objetivos de política pública prosseguidos.
43. Por seu turno, o artigo 23.º do RJSPT admite expressamente a instituição de obrigações de serviço público de natureza tarifária, incluindo regimes de gratuidade, desde que tais medidas se encontrem devidamente fundamentadas e enquadradas nos instrumentos legais e regulamentares aplicáveis. Tal disposição consagra, assim, a possibilidade de intervenção direta da autoridade de transportes na estrutura tarifária, desde que assegurada a conformidade com os princípios da legalidade, proporcionalidade e sustentabilidade.
44. O regime específico aplicável à fixação e modulação tarifária encontra-se densificado no Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, na redação introduzida pelo Regulamento n.º 273/2021, que estabelece os princípios, procedimentos e obrigações de reporte

³ [PARECER N.º 91/2024 - PARECER SOBRE AS PEÇAS DO PROCEDIMENTO DE CONTRATAÇÃO SERVIÇO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DE VISEU](#)

associados à definição de tarifas no âmbito do serviço público de transporte de passageiros.

45. De acordo com o Regulamento 430/2019 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;*
- *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.”*

46. Por outro lado, nos termos do artigo 5.º do mesmo Regulamento, a fixação de novas 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;*
- *Racionalidade e objetivos subjacentes às opções de modulação tarifária;*
- *Ponderação de um rácio adequado entre a tarifa do título ocasional de valor mais baixo e a do título de utilização 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;*
- *Articulação adequada com as tarifas fixadas por outras AT, 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;*
- *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;*
- *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;*
- *Adequação e harmonização do preço a aplicar ao suporte dos títulos de transporte;*
- *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 intermodal; e*
- *“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 razoável⁴, 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.”

47. 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.
48. 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.
49. Adicionalmente, o artigo 7.º do Regulamento estabelece a obrigação de comunicação à AMT dos instrumentos legais, regulamentares e administrativos de natureza tarifária, incluindo as respetivas alterações, para efeitos de supervisão e emissão de parecer. Tal obrigação insere-se no modelo de regulação *ex ante* e *ex post* exercido pela AMT, assegurando a verificação da conformidade das decisões das autoridades de transportes com o quadro legal aplicável.
50. Neste contexto, vem a CIM sustentar que a alteração agora proposta é consentânea com os princípios previstos no artigo 4.º do Regulamento n.º 430/2019.
51. A alteração proposta deve, por isso, ser entendida como um ajustamento do projeto tarifário existente, e não como a aprovação de um sistema tarifário autónomo ou desconexo do regulamento em vigor, pois mantém-se a estrutura geral dos títulos de transporte previstos no Regulamento n.º 761/2025, procedendo-se apenas à sua extensão aos Circuitos Urbanos de Viseu e à criação de um título gratuito específico, de natureza nominativa, dirigido aos residentes no concelho de Viseu.

⁴ Mobilidade mais inclusiva (que inclui elevados padrões de segurança individual e coletiva, contribuindo para reduzir a sinistralidade e respetivas consequências, bem como a abrangência e coesão territorial e social, numa perspetiva transgeracional e de acessibilidade inclusiva a todas as pessoas, incluindo as com mobilidade reduzida e cidadão mais vulneráveis), mais eficiente (incorporando as exigências de competitividade e de combate ao desperdício, tudo integrado numa perspetiva de benchmarking nas diferentes dinâmicas de globalização) e mais sustentável (agregando as exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, incluindo os efeitos das alterações climáticas, em sintonia com a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, da Organização das Nações Unidas, e da resposta da UE à referida Agenda 2030, nomeadamente através das Conclusões do Conselho de 20 de junho de 2017).

52. Quanto ao princípio da cobertura dos gastos, a introdução de uma medida de gratuidade para residentes no concelho de Viseu implica, naturalmente, uma redução da receita tarifária diretamente suportada pelos utilizadores abrangidos.
53. Contudo, essa redução não corresponde a uma ausência de cobertura dos gastos nem a uma desconsideração do princípio da sustentabilidade financeira. Pelo contrário, a medida encontra-se acompanhada de um mecanismo específico de financiamento, nos termos do qual o défice tarifário gerado pela gratuidade será integralmente suportado pelo Município. A alteração proposta preserva, por isso, a sustentabilidade económica do serviço, uma vez que não elimina a fonte de cobertura do impacto financeiro da medida, antes substitui a receita tarifária que seria paga pelo utilizador por financiamento público municipal.
54. A medida não determina o agravamento dos encargos da CIM nem impõe ao operador qualquer perda de receita ou ajustamento remuneratório. O financiamento é integralmente assumido pelo Município, enquanto entidade que promove a medida de gratuidade, assegurando-se que a sua concretização não compromete o equilíbrio financeiro do sistema tarifário da CIM nem o modelo económico do contrato de serviço público
55. Quanto à racionalidade e objetivos subjacentes às opções de modulação tarifária, são atingidos vários objetivos:
- Pretende-se promover a utilização do transporte público no concelho de Viseu, reduzindo a barreira económica associada ao acesso ao serviço. A gratuidade constitui, neste contexto, um instrumento de incentivo à transferência modal, procurando tornar o transporte público mais atrativo face ao transporte individual, sobretudo nas deslocações de proximidade, urbanas e intramunicipais;
 - A proposta visa reforçar a acessibilidade territorial e social dos residentes no concelho de Viseu. Ao eliminar o custo direto de utilização para os residentes abrangidos, a medida contribui para facilitar o acesso a equipamentos, serviços públicos, comércio, emprego, ensino, saúde e demais polos de atividade localizados no território municipal. Esta dimensão é particularmente relevante no quadro de uma política de mobilidade que pretende assegurar maior inclusão, coesão territorial e igualdade de oportunidades no acesso ao transporte público.;

- A medida visa assegurar coerência tarifária entre os diferentes serviços de transporte público que operam no território do concelho de Viseu. Com efeito, no mesmo espaço territorial coexistem serviços municipais, intermunicipais e inter-regionais. Sem uma solução integrada, poderiam verificar-se situações em que residentes do concelho beneficiariam de gratuitidade apenas em determinadas linhas, mas não noutras que servem igualmente o território municipal. A extensão da medida aos serviços intermunicipais e inter-regionais, na parte em que estes sirvam ou atravessem o concelho de Viseu, permite evitar essa fragmentação e garantir uma solução mais simples, compreensível e coerente para os utilizadores.
56. Quanto à ponderação de um rácio adequado entre a tarifa do título ocasional de valor mais baixo e a do título de utilização mensal, a alteração proposta não introduz modificações aos preços dos títulos ocasionais nem aos títulos de utilização mensal atualmente previstos no sistema tarifário da CIM
57. Com efeito, a alteração tem um âmbito delimitado, incidindo essencialmente sobre a integração dos Circuitos Urbanos de Viseu no sistema tarifário em vigor e sobre a criação de uma medida específica de gratuitidade para residentes no concelho de Viseu, financiada pelo Município
58. Assim, a presente alteração não modifica os pressupostos tarifários subjacentes à ponderação anteriormente efetuada entre a tarifa do título ocasional de valor mais baixo e a tarifa do título de utilização mensal. Mantêm-se, por isso, válidos os fundamentos e a adequação do rácio já demonstrados aquando da aprovação do Regulamento n.º 761/2025.
59. Quanto à 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, a alteração proposta prevê, nesta fase, a criação de tarifas integradas com outros modos ou serviços de transporte público adjacentes. Contudo, considera o Município que a alteração agora proposta contribui para uma maior simplificação e coerência do sistema tarifário aplicável no território abrangido., em particular, a integração dos Circuitos Urbanos de Viseu no regulamento tarifário da CIM.

60. Esta medida apresenta condições mais favoráveis para que essa integração possa vir a ser ponderada e implementada em momento posterior, de forma mais ágil, coerente e operacionalmente sustentada.
61. Quanto à 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, mantêm-se válidos os fundamentos e a adequação da ponderação já demonstrada aquando da aprovação do Regulamento n.º 761/2025, não se identificando qualquer alteração que comprometa a coerência externa da estrutura tarifária em vigor.
62. Quanto à ponderação da estrutura demográfica, do desenvolvimento social e económico do território, bem como dos níveis e perfis da procura e da respetiva elasticidade, a alteração proposta ao Regulamento n.º 761/2025 não altera os fundamentos demográficos, sociais, económicos e de procura que estiveram subjacentes à aprovação do sistema tarifário da CIM.
63. Quanto à 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 a alteração proposta ao Regulamento n.º 761/2025 não introduz alterações aos preços dos títulos de transporte atualmente em vigor, nem modifica os fundamentos que estiveram subjacentes à avaliação da acessibilidade financeira do sistema tarifário da CIM.
64. Reforça a CIM que assim, mantêm-se válidas as ponderações anteriormente efetuadas quanto à relação entre as tarifas praticadas, os rendimentos médios e/ou os índices de poder de compra da área servida, tal como demonstradas aquando da aprovação do Regulamento n.º 761/2025. Sem prejuízo disso, a medida agora proposta reforça o nível de acessibilidade financeira ao transporte público para os residentes no concelho de Viseu, ao eliminar o custo direto de utilização para os beneficiários abrangidos, sem agravar as tarifas aplicáveis aos restantes utilizadores.
65. No que se refere à 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, a alteração proposta ao Regulamento n.º 761/2025 contempla a criação de uma nova solução tarifária — o

passse nominativo gratuito para residentes no concelho de Viseu — durante a exploração do serviço público de transporte de passageiros.

66. A introdução desta medida poderá ter impacto positivo no modelo de procura do serviço, na medida em que elimina o custo direto de utilização para os residentes abrangidos e, por essa via, tende a aumentar a atratividade do transporte público face ao transporte individual. É, por isso, expectável que a gratuitidade possa contribuir para um aumento da procura, em particular nas deslocações urbanas e intramunicipais realizadas no concelho de Viseu.
67. No que se refere à adequação e harmonização do preço a aplicar ao suporte dos títulos de transporte, a alteração proposta ao Regulamento n.º 761/2025 não introduz modificações ao preço aplicável ao suporte dos títulos de transporte, nem altera os fundamentos que estiveram subjacentes à sua definição no âmbito do sistema tarifário da CIM.
68. Quanto à racionalidade subjacente à integração da tarifa com os preços dos serviços previstos, quando legalmente admitida, e às tarifas do serviço público de transporte de passageiros integrado, a alteração proposta ao Regulamento n.º 761/2025 não prevê, nesta fase, a integração da tarifa com os preços de outros serviços, nem introduz alterações à racionalidade anteriormente ponderada quanto à articulação com tarifas do serviço público de transporte de passageiros integrado. Assim, mantêm-se válidos os fundamentos e a ponderação já demonstrados aquando da aprovação do Regulamento n.º 761/2025, não se identificando qualquer alteração que comprometa a racionalidade ou coerência da estrutura tarifária em vigor.
69. No que se refere à 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, a alteração proposta ao Regulamento n.º 761/2025 não altera o regime de compensações por obrigações de serviço público nem modifica o modelo económico-remuneratório do contrato de serviço público em vigor.
70. Ora, de facto, a AMT emitiu anteriormente:

- O Parecer n.º 34/AMT/2025, de 14 de abril, no sentido favorável, quanto ao projeto de Regulamento para a implementação do sistema tarifário na CIM;⁵
- O Parecer n.º 66/AMT/2026, de 2 de junho, no sentido favorável, quanto à implementação de uma medida de gratuidade na utilização do transporte público para os residentes no concelho de Viseu, que aqui se dá por integralmente reproduzido.⁶

71. Em ambos foi apresentada a fundamentação exigível pelo Regulamento AMT 430/2019, tendo a mesma sido validada naqueles pareceres.
72. No Parecer n.º 66/AMT/2026, de 2 de junho, já foi analisada a possibilidade de transferência/delegação de competências do Município na CIM, seja no âmbito tarifário, seja quanto à futura integração dos serviços municipais de Viseu na gestão intermunicipal.
73. A alteração agora proposta é consentânea, na sua formalização e na sua fundamentação com o parecer já emitido, não alterando os fundamentos que antes viabilizaram a aprovação do regulamento intermunicipal.
74. Em conclusão, o parecer, quanto à proposta de alteração ao regulamento tarifário da CIM é favorável, tendo em conta a fundamentação agora apresentada, que é consentânea com a anteriormente apresentada no contexto da emissão do Parecer n.º 34/AMT/2025, de 14 de abril e no Parecer n.º 66/AMT/2026, de 2 de junho.

IV – DETERMINAÇÕES E RECOMENDAÇÕES

75. Não obstante a análise positiva, de modo a garantir, a todo o tempo, a *compliance* com o enquadramento legal e jurisprudencial, designadamente o Regulamento e o RJSPPT, nos termos do consignado nas alíneas a), f), j), k) e m) do n.º 1 e alíneas b) e f) do n.º 2, ambos do artigo 5.º, e do artigo 8.º, todos dos estatutos da AMT, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014 de 14 de maio, determina-se, quanto à implementação da medida tarifária, que:

⁵ [PARECER N.º 34/2025 - PARECER RELATIVO AO PROJETO DE REGULAMENTO PARA A IMPLEMENTAÇÃO DO SISTEMA TARIFÁRIO NA COMUNIDADE INTERMUNICIPAL VISEU DÃO LAFÕES](#)

⁶ [PARECER N.º 66/2026 – PARECER SOBRE A IMPLEMENTAÇÃO DE UMA MEDIDA DE GRATUIDADE NA UTILIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO PARA OS RESIDENTES NO CONCELHO COM IDADE SUPERIOR A 23 ANOS NO MUNICÍPIO DE VISEU.](#)

- Deve considerar-se a previsão da necessidade de acertos, sendo necessário depois apurar os dados reais de utilização para proceder aos pagamentos necessários e justificados, mesmo que adicionais face ao previsto, sendo de garantir um apuramento rigoroso dos seus impactos;
- Deve ser expresso que os operadores devam transmitir os dados necessários à elaboração, de acordo com o n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento 1370/2007, do 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;
- Seja assegurado que a aplicação dos instrumentos contratuais e regulamentares titulados é efetuada no estrito cumprimento do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 e do RJSPT, 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;
- Sejam remetidos anualmente à AMT o modelo económico-financeiro atualizado, nos pressupostos e resultados, para que a todo o tempo se possa aferir da conformidade da aplicação do Regulamento.

76. Sublinha-se que o cumprimento destas determinações deve ser demonstrado, de forma objetiva, nos relatórios de execução de obrigações de serviço público, das autoridades de transportes.

77. Mais se recomenda:

- A referência aos cuidados quanto ao tratamento de dados pessoais seja expressamente tipificada, 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;
- A monitorização rigorosa, designadamente: (i) a recolha sistemática e anual dos dados reais de validações por titular de passe; (ii) a comparação entre os pressupostos estimados e os valores efetivamente observados; e (iii) a

reavaliação e eventual ajustamento dos pressupostos financeiros anuais, sob pena de o Município vir a suportar custos superiores aos previstos sem o correspondente retorno em termos de transferência modal e redução de emissões;

- 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;
- 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 dados reais de execução das obrigações de serviço público;
- Se efetue e mantenha atualizado um registo informático que associe as vendas a cada um dos respetivos passageiros, bem como a utilização mensal, de forma a evitar fraude, mas também monitorizar o sistema, uma vez que os sistemas tarifários devem estar baseados na recolha de dados reais;
- Garantir a total coerência da aplicação dos instrumentos contratuais vigentes e dos instrumentos regulamentares, no sentido da manutenção da sustentabilidade do contrato abrangido por descontos tarifários, pelo que os relatórios de execução contratual, elaborados pelo respetivo gestor de contrato, nos termos do CCP, devem incluir referência aos impactos destas medidas;
- Efetuar ações de fiscalização, monitorização e auditoria quanto cumprimento de obrigações de serviço público, sem prejuízo dos ajustes a que houver lugar, nos termos dos artigos 42.º e ss do RJSPTP;
- Considerar que o não cumprimento das obrigações de serviço público de natureza tarifária e de deveres de informação dá lugar à suspensão de quaisquer pagamentos, enquanto durar o incumprimento e constitui contraordenação punível com coima, nos termos dos artigos 23.º, 40.º e 46.º do RJSPTP, sendo uma infração suscetível de intervenção regulatória e sancionatória, ao abrigo do disposto nos artigos 8.º e 34.º dos estatutos da AMT, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, sem prejuízo de outras responsabilidades legais aplicáveis.

78. Naturalmente, as determinações e recomendações emitidas no Parecer n.º 34/AMT2025, de 14 de abril e no Parecer n.º 66/AMT/2026, de 2 de junho, mantêm-se válidas.

V – CONCLUSÕES

79. Em conclusão, o parecer, quanto à proposta de alteração ao regulamento tarifário da CIM é favorável, sem prejuízo do cumprimento das determinações e ponderação das recomendações constantes do presente parecer.

80. Mais se considera que, ao tornar o acesso ao sistema mais acessível, pode ter impactos positivos na descarbonização do setor e promover a maior utilização dos transportes públicos por via de transferência modal, e:

- 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 GEE ^{7 8};
- 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, sustentável e inteligente⁹, que constitui efetivamente

⁷ 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”.

⁸ 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.

⁹ As dimensões do interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente, sustentável e inteligente, envolvem:

•Inclusão - Abrangência e coesão territorial e social, numa perspetiva transgeracional e de acessibilidade extensiva para todas as pessoas, incluindo naturalmente também a mobilidade dos bens, sempre garantindo elevados padrões de segurança;

•Eficiência - Incorpora as exigências de competitividade, de produtividade e de combate ao desperdício, integradas nas diferentes dinâmicas heterogéneas da globalização, incluindo a fragmentação dos mercados, por força de barreiras e de medidas de política da mais diversa natureza;

•Sustentabilidade - Agrega as exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, focada em superar a corrosão do tempo e os ciclos geodinâmicos da natureza, incluindo os efeitos das alterações climáticas, em sintonia com a Agenda 2030, da Organização das Nações Unidas, para o Desenvolvimento Sustentável, bem como com o Pacto Ecológico Europeu;

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”¹⁰.

81. A AMT, no âmbito das atribuições e competências que lhe estão legalmente cometidas prosseguirá uma articulação expedita e eficiente com as autoridades de transportes, 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.

Lisboa, 23 de julho de 2026.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino

•Inteligência - Integra a promoção e implementação de tecnologias inovadoras, para a reconfiguração do ecossistema da mobilidade e dos transportes, numa rede multimodal, equipada com transportes sustentáveis e inteligentes com conectividade de alta velocidade e interoperabilidade plena, tirando pleno partido de soluções digitais e sistemas de transporte inteligentes.

¹⁰ <https://www.amt-autoridade.pt/media/4308/estudoospverdesfinal.pdf>