

## PARECER N.º 02/2018

### Supervisão dos Mercados da Mobilidade

#### I - Enquadramento

1. No dia 27 de julho de 2017, deu entrada na Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) o ofício n.º 1383, 24 de julho, do Gabinete de Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente (GSEAA), cujo assunto é Estacionamento e mobilidade nos centros urbanos, e que remete em anexo um ofício de S. Exa o Provedor-Adjunto da Provedoria de Justiça relativo a matérias relacionadas com questões de estacionamento e mobilidade<sup>1</sup>.
2. O envio pelo GSEAA à AMT deste ofício prende-se com as temáticas de preços, abordadas no referido parecer, atento o seu enquadramento na esfera de competências da AMT, enquanto entidade reguladora independente nas áreas da mobilidade e dos transportes.

#### II - Considerações do Provedor-Adjunto

3. De uma forma geral, o ofício do Provedor-Adjunto aborda questões ligadas ao estacionamento, nomeadamente decorrentes do progressivo aumento do parque automóvel e do conseqüente aumento da procura de estacionamento, e as suas conseqüências na mobilidade nos centros urbanos. A perspetiva do Provedor-Adjunto é a de que *“a necessidade de regulamentação [do estacionamento] pelos municípios nem sempre [anda] de par com o respeito pelos direitos dos cidadãos e [acarreta], não raro, sérios inconvenientes para quem se vê compelido a usar o estacionamento tarifado à superfície”*.
4. A Provedoria de Justiça recebeu diversas queixas relativas à atuação das empresas concessionárias do estacionamento público, das quais resulta que *“se parte do pressuposto (errado) de que os poderes de fiscalização não contêm margem de livre apreciação, se desvaloriza o princípio da justiça na atividade administrativa e se subalterniza a satisfação de necessidades coletivas – segundo parâmetros de razoabilidade num Estado de direito – em relação a interesses de natureza económica e empresarial”*.
5. Na sequência destas queixas, a Provedoria da Justiça promoveu averiguações à atuação dos municípios e das empresas concessionárias tendo daí emergido diversas questões relativas às quais o Provedor-Adjunto solicita uma pronúncia por parte do Governo. Estas questões, que são abordadas individualmente infra, são: i) montante das tarifas; ii) razoabilidade da atuação; iii) problemas dos equipamentos; iv) sinalização vertical; v) alteração da sinalização; vi) residentes de vias intersticiais; vii) participação no produto das coimas; viii) reforço de fiscalização; ix) alternativas à utilização dos veículos particulares.
6. Montante das tarifas:

---

<sup>1</sup> Este parecer foi inicialmente remetido pela Provedoria de Justiça ao Gabinete de S. Exa o Secretário de Estado das Infraestruturas, que por sua vez o remeteu ao Gabinete de S. Exa o Ministro do Ambiente e daí para o Gabinete de S. Exa o Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente.

Relativamente ao montante das tarifas, a questão põe-se tanto ao nível da tarifa a pagar por determinado período de estacionamento na via pública, como ao nível do emolumento pago pela emissão de um dístico que isenta do pagamento da tarifa.

Um primeiro ponto é o da *“amplitude e a disparidade dos valores cobrados, de norte a sul do País, bem como a desigualdade dos critérios subjacentes à concessão das isenções”*.

Um segundo ponto é o da equivalência económica: *“as taxas e as tarifas têm de conformar-se com um mínimo de proporcionalidade entre o valor a liquidar e os encargos específicos que a prestação de um bem ou de um serviço importam para a comunidade”*.

Esta proporcionalidade do tributo deve ser justificada através de um regulamento, *“que deve conter a adequada fundamentação económico-financeira do respetivo quantitativo, designadamente os custos diretos e indiretos, os encargos financeiros, amortizações e futuros investimentos realizados ou a realizar pelo município (...) A falta de justificação económico-financeira é fundamento de nulidade do regulamento omissivo, valendo o mesmo para a fundamentação obscura, contraditória ou insuficiente.”*

Finalmente, o último ponto versa sobre a equivalência jurídica: *“as tarifas a liquidar devem, pois, obediência não só ao princípio da equivalência jurídica que garante a sua legalidade e constitui expressão da sua estrutura comutativa, como também da equivalência económica, que se traduz em imposições de proporcionalidade, não podendo o seu quantitativo ultrapassar o custo da atividade pública, ser manifestamente excessivo ou intolerável, nem ir para além do benefício auferido pelo particular. E é este sinalagma que os utentes referem frequentemente não se verificar”*.

## 7. Razoabilidade da atuação

Refere o ofício que *“A imediata atuação contraordenacional por estacionamento automóvel sem prova de liquidação da tarifa fixada para cada zona de duração limitada tem também sido objeto de reclamações frequentes. Todavia é frequente a impraticabilidade de proceder ao pagamento da tarifa, por falta de moedas ou título pré-comprado antes de o agente de fiscalização dar início às formalidades do procedimento sancionatório.”*

A posição do Provedor de Justiça é a de que os agentes de fiscalização devem dar alguma margem de tempo ao condutor, nomeadamente através da afixação de um aviso ao automobilista prévio à aplicação de uma coima por ausência de comprovativo de pagamento, e devem também analisar, em cada circunstância, a dificuldade que pode enfrentar o condutor em obter os meios de pagamento necessários, *“de modo a formular um juízo prudente acerca de inexigibilidade de outro comportamento por parte do condutor”*.

## 8. Problemas dos equipamentos

É exigido ao utente que produza *“prova circunstanciada da omissão de liquidação da tarifa em caso de alegada avaria dos equipamentos [apesar de] não [existirem] sistemas fidedignos de deteção de irregularidades mecânicas, como acontece com as provocadas por acidentes, atos de vandalismo ou obstruções ocasionais”*. Assim, é importante alertar as empresas concessionárias para a importância de promover o aperfeiçoamento técnico, de forma a garantir a deteção das anomalias.

## 9. Sinalização vertical

É necessário garantir que a sinalização vertical é a correta, que não é contraditória nem deficitária, que é visível e, quando tal não for o caso, deve proceder-se *“à avaliação da*

*insuficiência da sinalização, das condições de visibilidade e do seu estado, ao invés de fazer recair sobre os particulares as consequências negativas de tais circunstâncias”.*

#### 10. Alteração de sinalização

A alteração de sinalização vertical não deve ocorrer sem que haja prévia e atempada divulgação, nem enquanto os lugares de estacionamento em questão se encontram ocupados, pelo que é importante que haja articulação entre os serviços municipais e as empresas concessionárias. Além do mais, na eventualidade destas situações ocorrerem, não parece razoável que o utente seja sujeito a procedimento contraordenacional.

#### 11. Residentes em vias intersticiais

Os residentes em vias intersticiais (entre zonas delimitadas de estacionamento tarifado) e que não cumprem os requisitos para a atribuição de um dístico estão em situação de fragilidade, pois frequentemente nas vias intersticiais não estão contemplados lugares de estacionamento e, quando o estão, estes são ocupados pelos condutores que pretendem evitar o pagamento de tarifas nas zonas de estacionamento tarifado, prejudicando o estacionamento dos moradores.

Neste sentido, *“é razoável proporcionar alternativas de estacionamento aos moradores nestas vias”.*

#### 12. Participação no produto das coimas

O Decreto-Lei n.º 146/2014, de 9 de outubro, que estabelece as condições em que as empresas privadas concessionárias de estacionamento sujeito ao pagamento de taxa em vias sob jurisdição municipal podem exercer a atividade de fiscalização do estacionamento nas zonas que lhes estão concessionadas, prevê, no n.º 3 do artigo 7.º, que *“a concessionária e os seus trabalhadores não podem participar, direta ou indiretamente, da repartição do produto das coimas”.*

O Provedor-Adjunto insta o Governo a considerar *“a possibilidade de se aplicar esta regra às empresas públicas municipais e aos serviços municipalizados com atribuições na área do estacionamento tarifado à superfície (...) considerando estar em causa a proteção dos particulares contra situações abusivas”.*

#### 13. Reforço da fiscalização

A par do estacionamento à superfície, existem outras situações que contribuem para as dificuldades de mobilidade nos centros urbanos. Uma destas situações é o estacionamento em segunda fila, que constituindo uma séria perturbação para a circulação automóvel, justificaria uma atuação mais exigente e não uma tolerância acrescida face aos que, estando em situação de estacionamento irregular, não perturbam o trânsito de forma tão evidente. Outra situação é a da ocupação indevida de lugares destinados a cidadãos com mobilidade reduzida ou o estacionamento em frente a garagens, relativamente aos quais devem ser definidos procedimentos céleres.

É evidente que *“de par da necessidade premente de reforço da fiscalização que as situações descritas reclamam, surge como inevitável a imposição de um mínimo de efetivos e de equipamentos – veículos de reboque – que permita garantir um controlo adequado da ocupação dos lugares de estacionamento à superfície”.*

#### 14. Alternativas à utilização dos veículos particulares

É urgente refletir sobre alternativas ao transporte em veículos particulares, a par da criação e alargamento das zonas de estacionamento tarifado. Com efeito, *“sendo inevitável que a pressão resultante do aumento do parque automóvel impõe o estabelecimento de*

*novas regras de circulação viária e de utilização do espaço público, no sentido de disciplinar o trânsito automóvel e o estacionamento, a verdade é que estas restrições não têm sido acompanhadas da disponibilização de opções viáveis para as pessoas que vivem e trabalham nos centros urbanos”.*

*É importante que seja adotada “uma estratégia integrada e sustentada que encoraje positivamente os condutores a escolherem outras formas de mobilidade”. No entanto, o que ocorre é a “[construção de] parques de estacionamento com custos inacessíveis (...) oferta de transportes públicos é, cada vez mais, deficitária e desfasada das necessidades da população. Observa-se a supressão de carreiras, a diminuição de horários matutinos e noturnos, redução da frequência da passagem de veículos e a fusão de itinerários que resultam em viagens mais longas e maiores incómodas para os utentes”.*

A rede de transportes coletivos deve ser atualizada em diversos centros urbanos e devem ser estudadas soluções que permitam uma mobilidade eficaz.

15. Por último, o Provedor-Adjunto solicita ao Governo que se pronuncie a respeito das diversas preocupações apresentadas e, *“designadamente, se se justificará a aprovação de legislação fixando os limites mínimos e máximos dos valores cobrados e harmonizar os critérios subjacentes à concessão das isenções; dispondo sobre o período de tolerância prévio à autuação contraordenacional por estacionamento automóvel sem prova de liquidação da tarifa; regulando a deteção das anomalias nos equipamentos de emissão dos talões de estacionamento e nas aplicações eletrónicas; disciplinando a matéria da colocação e alteração da sinalização relativa ao estacionamento tarifado à superfície; sobre os direitos dos residentes das vias intersticiais; sobre a participação no produto das coimas; sobre os mecanismos de fiscalização e de autuação rápida, em situações de urgência e estabelecendo uma relação direta e necessária entre o valor da tarifa a liquidar por determinado período de estacionamento na via pública e a existência de alternativas viáveis e efetivas à utilização de veículos particulares”.*

### III - Análise

16. Os Estatutos da AMT, anexos ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, estabelecem, no artigo 1.º, que a missão é a de *“regular e fiscalizar o setor da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais, ferroviários, e respetivas infraestruturas, e da atividade económica no setor dos portos comerciais e transportes marítimos, enquanto serviços de interesse económico geral e atividades baseadas em redes, através dos seus poderes de regulamentação, supervisão, fiscalização e sancionatórios, com atribuições em matéria de proteção dos direitos e interesses dos consumidores e de promoção e defesa da concorrência dos setores privados, público, cooperativo e social”.*
17. Esta missão traduz-se em atribuições, definidas no artigo 5.º dos Estatutos, das quais destacamos as seguintes:
- a. *“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 (...);*
  - d. *Promover a progressiva adaptação do enquadramento legal aplicável aos setores e às atividades de mobilidade abrangidos pela sua missão, no quadro do desenvolvimento*

*sustentável, da utilização eficiente dos recursos e de padrões adequados de qualidade dos serviços prestados aos consumidores/utilizadores e aos cidadãos em geral;*

- m. Promover a defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utentes em relação aos preços, aos serviços e respetiva qualidade;*
- v. Participar na definição, implementação e avaliação das linhas estratégicas e da política nacional em todas as áreas relativas à regulação;*
- w. Apoiar o Governo e a Assembleia da República na implementação e avaliação das políticas referidas na alínea anterior, incluindo com a elaboração de pareceres, estudos e informações;*
- x. Colaborar na elaboração de diplomas legais nos setores da mobilidade, dos transportes terrestres, das infraestruturas rodoviárias, dos portos comerciais e dos transportes marítimos, na sua vertente económica, bem como propor a adoção de medidas legislativas e regulamentares no âmbito das suas atribuições.”*

18. Assim, considerando esta lista (não exaustiva) de atribuições, a AMT é competente não só para promover a defesa dos consumidores em relação aos preços, mas ainda para participar na definição, implementação e avaliação da política nacional nas áreas da mobilidade e dos transportes, assim como para colaborar na elaboração de diplomas legais nestas mesmas áreas.
19. Na generalidade, a AMT subscreve as considerações da Provedoria de Justiça, sobretudo no que se refere às questões tarifárias e à desarticulação do planeamento e gestão destas infraestruturas com os serviços de mobilidade e transportes.
20. Antes de mais, o Decreto-Lei n.º 81/2006, de 20 de abril, que aprova o regime relativo às condições de utilização dos parques e zonas de estacionamento, estabelece que são as câmaras municipais que aprovam a localização, as condições de utilização e as taxas devidas pela utilização de parques ou zonas de estacionamento, através de regulamento municipal.
21. Quando a entidade titular, exploradora ou gestora do parque de estacionamento seja diversa da câmara municipal, as condições de utilização e o modo de determinação do preço devido pelo estacionamento são aprovados pelos órgãos municipais competentes a requerimento daquela entidade.
22. Quanto à determinação do preço nos parques de estacionamento, estabelece-se apenas que (artigo 12.º):
  - *“Nos estacionamentos de curta duração, até vinte e quatro horas, o preço a pagar pelos utentes dos parques de estacionamento é fraccionado, no máximo, em períodos de quinze minutos e o utente só deve pagar a fracção ou fracções de tempo de estacionamento que utilizou, ainda que as não tenha utilizado até ao seu esgotamento.*
  - *Nos estacionamentos de longa duração, com duração superior a vinte e quatro horas, a tarifa correspondente ao período de tempo de estacionamento pode ser fixada à hora, ao dia, à semana ou ao mês. (...)*
  - *A informação sobre os preços e os horários de funcionamento deve constar de aviso bem visível aos utentes.*
  - *Quem infringir o disposto nos n.ºs 1, 2 e 4 é sancionado com uma coima de (euro) 250 a (euro) 3500, se o infractor for pessoa singular, ou de (euro) 500 a (euro) 15000, se o infractor for pessoa colectiva.*

- *A fiscalização e a instrução dos processos de contra-ordenação referidos no número anterior competem às câmaras municipais, cabendo aos respectivos presidentes a aplicação das coimas.*
  - *O produto das coimas reverte para o respectivo município.”*
23. Estamos, portanto, no âmbito de competências municipais, ligadas sobretudo aos poderes de gestão do espaço público e de fixação de taxas pela utilização do mesmo.
24. No que se refere ao Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, esta esfera de atuação municipal é reforçada com a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que atribui competências a municípios, comunidades intermunicipais e áreas metropolitanas enquanto autoridades transportes, pela 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, podendo estas atividades ser financiadas pelas receitas de outras atividades, designadamente de estacionamento.
25. Nem todas as estruturas de estacionamento estão diretamente ligadas à mobilidade e aos transportes, podendo apenas estar afetas à utilização específica de um número determinado de pessoas ou entidades mas, muitas vezes, estão ligados a serviços de transporte público de passageiros, direta ou indiretamente, seja fisicamente seja de forma integrada através da utilização de instrumentos tarifários comuns e cartões de suporte, ou então, podem influir no desenvolvimento de sistema de transportes, sobretudo rodoviários.
26. Esta conexão e articulação é preponderante em meio urbano e em cidades médias ou áreas metropolitanas, onde as interfaces de transportes são habitualmente servidas de parques de estacionamento e acessíveis através de instrumentos tarifários e sistemas de transportes inteligentes, bilhética ou suporte à mobilidade comuns, com regras comuns de utilização, diferenciadas de outros tipos de estruturas.
27. Ora, quanto ao sistema de transporte público de passageiros, a AMT lançou, através do anúncio de procedimento n.º 6806/2016, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 206, de 26 de outubro de 2016, a *“Aquisição de serviços para elaboração de estudo de suporte à definição de regras e princípios gerais do âmbito tarifário para transporte público de passageiros no âmbito do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros”*.<sup>2</sup>
28. Tal como consta do Caderno de Encargos, a aquisição de serviços inclui:
- *“A elaboração de um Estudo económico-financeiro que sustente uma proposta de instrumento legal e/ou regulamentar contendo regras e princípios gerais relativos à política tarifária dos transportes públicos, mas também quaisquer outros requisitos decorrente do Direito da União Europeia e da Jurisprudência aplicável, bem como à estrutura de custeio e formação de preços e tarifas, metodologia(s) e suas atualizações no transporte público de passageiros abrangido pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros;*

<sup>2</sup> Concurso ainda não adjudicado, na dependência da resolução de limitações decorrentes da Lei do Orçamento do Estado para 2017.

- *A elaboração de proposta de instrumento legal e/ou regulamentar, nos termos referidos na alínea anterior;*
  - *O acompanhamento e aconselhamento especializado com base no estudo e na proposta desenvolvidos até à aprovação final pela AMT de um instrumento legal/regulamentar relativo a estas matérias, incluindo a análise de pronúncias ao abrigo da audiência de interessados e consulta pública.”*
29. O estudo deverá ter em conta o enquadramento legal, nacional e internacional aplicáveis ao transporte rodoviário, ferroviário (incluindo metropolitano pesado e metropolitano ligeiro) e fluvial, devendo a proposta de instrumento legal/regulamentar assegurar o seu cumprimento e, do mesmo passo, garantir a transparência, adequação e objetividade das regras de regulação e a perspicuidade das relações entre operadores e entre estes e os consumidores/utilizadores.
30. O estudo (e a proposta de instrumento regulamentar e contratual) deve ter em conta e avaliar os respetivos impactos na diversidade e especificidade dos instrumentos contratuais e concessórios existentes, bem como em regimes tarifários específicos de territórios ou sistemas de transportes locais, propondo mecanismos de compatibilização e articulação com os mesmos.
31. Para o efeito, verifica-se ser igualmente necessário proceder à identificação e avaliação das normas legais, regulamentares e contratuais hoje existentes, tendo em conta as sucessivas alterações e transformações no setor, que podem já não ser adequadas às novas formas de exploração dos serviços de transporte.
32. O estudo deverá ainda conter, entre outras, as seguintes valências:
- *“Avaliação de impacto, na perspetiva do Estado e na perspetiva das Empresas, Cidadãos e demais Stakeholders, dos modelos apresentados/considerados, face à situação atual e aos desafios que o setor enfrenta;*
  - *Avaliação do impacto indireto, nas várias perspetivas relevantes, noutros setores da economia;*
  - *Identificação das condicionantes e dos fatores facilitadores de implementação associados às principais opções metodológicas ponderadas no seu âmbito;*
  - *Identificação das vantagens e desvantagens associadas às principais opções metodológicas ponderadas no seu âmbito, quantificando, sempre que possível, o seu custo-benefício;*
  - *Identificação e estimação dos efeitos das principais opções metodológicas ponderadas nas diferentes tipologias de áreas geográficas existentes no território nacional e a adequação dos níveis tarifários aos perfis socioeconómicos dos diversos segmentos deste mercado;*
  - *Análise de sensibilidade associada às principais opções metodológicas tomadas e às principais variáveis que estejam em consideração;*
  - *Caraterização geral da procura e oferta e das condições de prestação de serviços de transporte rodoviário, ferroviário (incluindo metropolitano pesado e metropolitano ligeiro) e fluvial de passageiros, ponderando devidamente essas características na avaliação das opções metodológicas consideradas;*
  - *Ponderação, em sentido lato, de todas as categorias de receitas e custos, fixas e variáveis, internas e externas, diretas e indiretas e das externalidades, registadas atualmente e projetadas para o futuro, associadas à prestação de serviços de transporte público de passageiros, para efeitos, designadamente, da metodologia da*

formação de preços e tarifas, sem prejuízo da obtenção de dados o mais representativos possível que permitam a obtenção de um resultado objetivo e credível;

- *Ponderação dos elementos relevantes para a definição da taxa de remuneração do capital investido;*
- *Exercício de benchmarking internacional, descrevendo os modelos/metodologias utilizados/utilizadas, bem como avaliando o seu potencial de implementação na realidade nacional, tendo em conta as especificidades dos diferentes países;*
- *Exercício de benchmarking face a outros setores económicos (e.x. energia, águas, comunicações eletrónicas, etc.), descrevendo os modelos/metodologias utilizados/utilizadas, bem como avaliando o seu potencial de implementação no setor dos transportes e mobilidade, tendo em conta as especificidades deste setor;*
- *Uma avaliação da possível evolução das preços e tarifas (fazendo a distinção entre os dois conceitos) atendendo aos modelos e metodologias propostos/previstas, ponderando os vários efeitos (e.g., investimentos, atratividade dos utentes, que podem afetar mais significativamente esta evolução).”*

33. A proposta de instrumento legal/regulamentar deve prever (e o estudo, naturalmente, avaliar) mecanismos de:

- *“Transparência e objetividade na definição da estrutura tarifária e da metodologia da formação, fixação e atualização de preços e tarifas, bem como facilidade de perceção para o consumidor;*
- *Supervisão, monitorização e controlo sistémico de preços e dos seus fatores de formação, bem como de fiscalização e respetivos procedimentos contraordenacionais e sancionatórios;*
- *Adequada publicitação e sindicância da(s) metodologia(s) e preços finais, bem como os procedimentos de transmissão de informação;*
- *Articulação, compatibilização e internalização do/no modelo tarifário com a definição de obrigações de serviço público e respetivo financiamento, designadamente quanto a tarifas especiais e/ou reduzidas para categorias de passageiros ou no âmbito da contratualização de serviços de transporte de passageiros;*
- *Diferenciação, fundamentada, entre tarifas reguladas, no âmbito de serviço público e tarifas comerciais dos operadores, bem como outros regimes especiais justificáveis;*
- *Articulação com entidades gestoras de sistema de bilhética e de suporte à mobilidade, e outros sistemas inteligentes de transportes, designadamente quanto à transmissão de informação necessária ao cálculo de variáveis tidas em conta na formação, fixação e atualização de preços e tarifas, incluindo os preços e regras relativos a cartões de suporte e sua periodicidade; tal inclui, também a definição de que informação é necessária para aquele efeito;*
- *Regras e procedimentos de intervenção da AMT e de autoridades de transportes estabelecidas no RJSPTP;*
- *Defesa dos interesses dos cidadãos e dos operadores económicos, nomeadamente através da previsão de mecanismos de controlo de preços;*
- *Promoção e defesa da concorrência, designadamente através da não discriminação e tratamento equitativo entre operadores, devendo os preços incentivar uma prestação eficiente do serviço, e em conformidade com os artigos 101.º a 107.º do TFUE;*
- *Promoção do desenvolvimento sustentável da utilização eficiente dos recursos, incluindo, designadamente, a salvaguarda dos valores ambientais e valorização da eficiência energética, e de padrões adequados de qualidade dos serviços prestados aos consumidores/utilizadores e aos cidadãos em geral;*

- *Promoção da sustentabilidade económico-financeira da prestação dos serviços públicos de transporte de passageiros;*
  - *Incentivo ao investimento, qualidade, atratividade dos clientes/utentes, eficiência, inovação, intermodalidade e interoperabilidade entre sistema de gestão e apoio à mobilidade;*
  - *Aferição da elasticidade preço-procura e da elasticidade preço cruzada da procura e da sua ponderação no(s) modelo(s) adotado(s);*
  - *Outros dados, mecanismos e procedimentos considerados necessários ou adequados a um modelo regulatório de âmbito tarifário objetivo, claro e eficaz, nomeadamente a definição dos procedimentos e periodicidade envolvidos nesta revisão”.*
34. Nesta aceção, considerando que o estacionamento pode ser indissociável do sistema de transportes, a AMT entende que as preocupações de criação de regras gerais claras e transparentes, mas também devidamente fundamentadas, não se aplicam apenas ao transporte público de passageiros, mas também aos sistemas associados.
35. Tal é relevante, não só para a definição de critérios de formação de preços, mas também para o adequado esclarecimento dos seus utilizadores.
36. Aliás, existe um enquadramento legislativo específico para os direitos dos consumidores no âmbito do *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes*. A saber:
- Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 35/2015, de 6 de março, que estabelece as condições que devem ser observadas no contrato de transporte ferroviário de passageiros, conformando as regras nacionais que regulam o contrato de transporte ferroviário de passageiros com as disposições do Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro;
  - Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro, que estabelece as condições que devem ser observadas no contrato de transporte rodoviário de passageiros e bagagens, em serviços regulares, bem como o regime sancionatório pelo incumprimento das normas do Regulamento (UE) n.º 181/2011, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro;
  - Decreto-Lei n.º 7/2014, de 15 de janeiro, que assegura a execução na ordem jurídica interna das obrigações decorrentes do Regulamento (CE) n.º 261/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 1177/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro, relativo aos direitos dos passageiros dos serviços de transporte marítimo e por vias navegáveis interiores.
37. Segundo aqueles diplomas, constituem obrigações do operador, no âmbito do contrato de transporte, designadamente:
- Publicitar os preços e horários, de forma clara e acessível, nos locais de venda ao público dos títulos de transporte e nos respetivos sítios na Internet;
  - Emitir o título de transporte ao passageiro, num dos suportes admitidos pela lei;
  - Publicitar os direitos e obrigações estabelecidos naqueles diplomas e nas condições gerais de transporte, quando aplicável;
  - Divulgar os vários canais de vendas dos títulos de transporte, bem como os locais de venda dos mesmos;
  - Assinalar, devidamente, os lugares reservados, por ordem prioritária, destinados a pessoas com mobilidade condicionada, grávidas e pessoas com crianças de colo;

- Disponibilizar o livro de reclamações, nos termos da lei e do regulamento;
  - Identificar os colaboradores da empresa, devendo estes proceder com urbanidade para com os passageiros;
  - Prestar aos passageiros todo o auxílio de que careçam, tendo especial atenção com as crianças, as pessoas com mobilidade condicionada e os idosos.
38. Tendo em conta que muitas vezes, na mesma viagem, se utiliza o estacionamento e o serviço de transportes, por vezes com o mesmo título de transporte, poder-se-á ponderar uma extensão ou uniformização de regras, promovendo e aprofundando os direitos dos passageiros<sup>3</sup>, até porque o Decreto-Lei n.º 446/85, de 25 de outubro, com a última alteração promovida pelo Decreto-Lei n.º 323/2001, de 17 de dezembro, que institui o regime jurídico das cláusulas contratuais gerais e a Lei n.º 24/96, de 31 de julho, com a última alteração emergente da Lei n.º 47/2014, de 28 de julho, que estabelece o regime legal aplicável à defesa dos consumidores, revela-se muitas vezes insuficiente.
39. Acresce ainda que esta uniformização ou articulação (legal e administrativa) é necessária também pela via da fiscalização, uma vez que se o título de transporte é comum ao estacionamento ou ao serviço de transportes, poderá eventualmente cair no âmbito de aplicação da Lei n.º 28/2006, de 4 de julho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 117/2017, de 12 de setembro, que aprova o regime sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matéria de transportes coletivos de passageiros.
40. Por outro lado, relativamente à questão dos preços, traduzidos no montante das taxas cobradas pelo estacionamento na via pública, e mais especificamente, à sua disparidade no País, juntamos em anexo um quadro com uma comparação entre as tarifas praticadas por empresas concessionárias de estacionamento, em diversas cidades do País. O quadro foi elaborado apenas com informação disponível nos sítios da internet das respetivas Câmaras Municipais ou nos das empresas em questão.
41. Atenta a informação vertida neste quadro, é possível concluir que, com efeito, existem disparidades no País, não só relativamente às taxas, tarifas máximas e horários associados ao estacionamento, como ainda relativamente ao dístico de residente e de empresa.
42. Uma parte da variabilidade pode ser justificada pelas diferenças no nível de vida entre as cidades, na medida em que o poder de compra não será o mesmo em todas elas, como também não o é, certamente, a questão da restrição do espaço. Haverá assim cidades em que a necessária rotatividade do estacionamento justifica taxas mais elevadas e horários máximos menores, ao passo que noutras cidades, tal não acontecerá.
43. Por essas mesmas razões se considera que, independentemente dos circunstancialismos e especificidades locais, a necessidade de criação de regras gerais mais claras e transparentes, a par do aprofundamento das exigências de fundamentação, ganham ainda maior acuidade.
44. Outra constatação prende-se com o facto de os regulamentos municipais que determinam as regras relativas ao estacionamento na via pública não serem sempre facilmente acessíveis e, na sua grande maioria, não conterem informação sobre a fundamentação

<sup>3</sup> A este propósito ver a ação de diagnóstico ao cumprimento dos direitos dos passageiros nos transportes públicos de passageiros <http://www.amt-autoridade.pt/noticias-e-comunicados/comunicados>.



económico-financeira da taxa em questão, incluindo informação sobre custos, encargos financeiros e/ou amortizações e investimentos, entre outras.

45. Assim, e em conclusão, a AMT subscreve a necessidade de se ponderar uma alteração/adaptação da legislação e regulamentação aplicáveis ao estacionamento, de forma a adequadamente estabelecer e disciplinar as inter-relações com o sistema de transporte público de passageiros de todos os modos, quando se justifique, designadamente no que se refere a regras gerais tarifárias e aprofundamento dos direitos dos utilizadores/passageiros, bem como das exigências de fundamentação dos regulamentos administrativos, sem prejuízo da especificidades locais e da autonomia do poder local.
46. Nesta esteira, a AMT manifesta a sua disponibilidade para participar e contribuir para esta ação, no âmbito das suas atribuições, caso seja esse o caminho que se decida prosseguir.

Lisboa, 09 de janeiro de 2018

O Presidente do Conselho de Administração

João Carvalho

Estacionamento - custos

Município	Empresa responsável pela organização do estacionamento	Custos estacionamento na via pública		Dias	Horário	Dístico residente		Dístico empresa/instituição		Dístico verde (estacionamento veículos 100% eléctricos)
Lisboa	Emel	zona verde	€0,8/h - máximo 4h	Dias úteis Todos os dias	9h-19h 9h-22h 9h-1h	Emolumentos	€ 12	Emolumentos	€ 12	Emolumentos € 12
		zona amarela	€0,8/h - máximo 4h			1ª viatura/fogo	€ 0	Tarifa mensal	€ 25	
		zona vermelha	€1,6/h - máximo 2h			2ª viatura/fogo	€ 30	(máx. 1 dístico/estabelecimento)		
		bilhete diário	€2 ou €3			3ª viatura/fogo	€ 120			
Loures	Loures Parque, EM	Loures	€0,37/h ou €0,49/h ou €0,53/h - máximo 4h	Dias úteis Sábados Todos os dias	9h-18h 9h-20h 14h-18h 9h-14h 16h-20h 10h-18h 8h-18h	Emolumentos	€ 12	--	Isetentos do pagamento da taxa de estacionamento	
		Portela	€0,49/h - máximo 4h			1ª viatura/fogo	€ 2			
		Moscavide	€0,49/h ou €0,53/h - máximo 4h			2ª viatura/fogo	€ 6			
		Prior Velho	€0,37/h - máximo 4h			3ª viatura/fogo	€ 15			
		Bucelas	€0,37/h - máximo 4h							
Cascais	Cascais próxima	F	€0,4/h - máximo 4h (9h-14h) €0,6/h - máximo 4h (14h-20h)	Dias úteis 2ªf-sábado Todos os dias	9h-20h 9h-2h	Emolumentos	€ 5	Emolumentos	€ 0	Os veículos elétricos em carga estão isentos do pagamento da taxa de estacionamento
		E	€0,4/h - máximo 4h (nov/abr) €0,6/h - máximo 4h (mai/out)			1ª viatura/fogo	€ 0	Tarifa mensal	€ 25	
		D	€0,4/h - máximo 4h			2ª viatura/fogo	€ 0	(máx. 1 dístico/estabelecimento)		
		C	€0,5/h - máximo 11h			3ª viatura/fogo	€ 0			
		B	€0,6/h - máximo 4h							
		A	€1/h - máximo 4h							
Porto	Eporto	A	€0,5/h - máximo 4h	Dias úteis	8h-20h	Emolumentos	€ 15	--	--	
		B	€1/h - máximo 4h			1ª viatura/fogo	€ 25			
						2ª viatura/fogo	€ 100			
						3ª viatura/fogo	€ 300			
Coimbra	SMTUC		€0,5/h - máximo 3h							
Loulé			€0,8/h - máximo 10h €0,8/h - máximo 4h	Dias úteis Sábados	9h-19h 9h-13h	Emolumentos	€ 0			
Quarteira	LCGlobal		€0,8/h - máximo 10h €0,8/h - máximo 4h €0,8/h - máximo 10h (jun/set)	Dias úteis Sábados Domingos (jun/set)	9h-19h 9h-13h 9h-20h (jun/set)	1ª viatura/fogo	€ 0	--	--	
Vilamoura			€0,8/h - máximo 10h (out/mai) €1,2/h - máximo 15h (jun/set)	Todos os dias	9h-19h (out/mai) 9h-24h (jun/set)	2ª viatura/fogo	€ 5			
Vale de Lobo			€1,2/h - máximo 15h (jun/set)	Todos os dias (jun/set)	9h-24h (jun/set)	3ª viatura/fogo	€ 25			
Évora	CMÉvora	I	€0,85/h - máximo 4h	Dias úteis Sábados	8h30-19h30 9h-14h	1ª viatura/fogo	€ 14,86- € 30,60 (por viatura)	1ª viatura/fogo	Empresas: € 101,57-€ 152,37 Instituições: € 25,42-€ 101,57	--
		II-VII	€0,7/h - máximo 4h			2ª viatura/fogo				
		VIII	€0,6/h - máximo 11h			3ª viatura/fogo				
Portalegre	SMAT		€0,55/h - máximo	Dias úteis Sábados	9h-19h 9h-13h	Emolumentos € 3/dístico	Emolumentos € 3 Tarifa mensal € 36		--	
						(máx. 2 dísticos/fogo)	(máx. 1 dístico/empresa)			