

## PARECER N.º 13/2017

### Direção de Supervisão dos Mercados da Mobilidade (DSMM)

#### I – DO ENQUADRAMENTO

1. O Gabinete de Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente remeteu à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), por e-mail de 28 de novembro, uma proposta de despacho normativo que procede à fixação da percentagem máxima de aumento nos preços praticados para os títulos relativos aos transportes coletivos para 2018, para parecer.
2. Na sequência da publicação do Despacho Normativo n.º 14-A/2016, de 16 de dezembro, que fixou a percentagem máxima de aumento nos preços praticados para os títulos relativos aos transportes coletivos em 2017, a AMT emitiu o Parecer n.º 02/AMT/2017, de 02 de fevereiro de 2017<sup>1</sup>, na sequência de uma comunicação da Área Metropolitana de Lisboa (AML), de 19 de janeiro de 2017, que apontava diversas perplexidades quanto à aplicação das regras gerais de âmbito tarifário em vigor.
3. O referido parecer concluiu designadamente que *“as insuficiências ou ausência de um enquadramento legal e regulamentar coerente, integrado e atualizado não se consubstancia num quadro de transparência, estabilidade e previsibilidade, dificulta a intervenção das entidades públicas bem como a aferição da efetiva existência de incumprimento às normas existentes, potenciando diversos efeitos negativos, designadamente na sustentabilidade e na promoção dos direitos e interesses dos consumidores e impede a potenciação de possíveis efeitos positivos, designadamente no investimento”*.
4. Não se poderá deixar de referir que a proposta de despacho normativo que agora nos é presente não soluciona ainda de forma definitiva e completa as questões suscitadas anteriormente, pois considera-se que devem existir regras abrangentes relativas à política tarifária dos transportes públicos, 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.
5. Também é certo que a AMT antecipou esta necessidade em outubro de 2016, tendo iniciado os procedimentos necessários à elaboração de um Estudo económico-financeiro, baseado em benchmarking internacional, que sustentasse uma proposta de

<sup>1</sup> <http://www.amt-autoridade.pt/pronuncias-e-pareceres/pareceres/parecer-nº-02amt2017-supervisão-dos-mercados-da-mobilidade/>



instrumento legal ou regulamentar, no sentido já mencionado, e que poderia ser articulado com o Governo, nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

6. No entanto, apesar do processo administrativo ter decorrido, os constrangimentos impostos pela Lei do Orçamento do Estado para 2017, impediram a adjudicação da referida aquisição de serviços técnicos especializados (coordenados pela AMT, naturalmente) pelo que não existem neste momento elementos adicionais, de caráter científico, que permitam a produção de contributos para o Governo no sentido da implementação a curto prazo de uma solução definitiva, abrangente e coerente
7. De qualquer modo, considera-se que este projeto de despacho normativo se consubstancia em significativas melhorias no sentido da eliminação da discricionariedade e incerteza na aplicação da lei, de acordo com a geometria diversa de regras tarifárias existentes. Desde já, poderá afirmar-se que muitas das inovações constantes deste projeto de despacho procuram dar solução às questões já anteriormente suscitadas pela AMT. Na verdade, afigura-se que não se poderia ir mais longe, sob pena de o ato em causa necessitar de assumir a forma de portaria ou decreto-lei.

## II – DO DESPACHO

8. O projeto de despacho vem estabelecer a fixação de uma percentagem máxima de aumento médio de atualização das tarifas em 2,0%, sendo que a média é aferida por operador e pelos grupos de títulos de transporte que disponibiliza (próprios, combinados e intermodais). No entanto, é também estabelecido que o maior acréscimo num determinado título não poderá ultrapassar 2,5%.
9. Considera-se que esta formulação evita a tradicional aplicação de uma simples média a toda a carteira de títulos de transporte dos operadores, o que potenciava uma grande discrepância de acréscimos percentuais. Não só a aferição por grupo de títulos permite conter/limitar tais amplitudes, como a fixação de um teto máximo por título de transporte reforça tal objetivo.
10. No entanto, apesar de se considerar ser uma alteração positiva no sentido da transparência e da objetividade, tendo em conta que se abandona a fórmula da aplicação de uma média simples a todos os títulos do operador passando a fazer-se uma aferição segmentada da aplicação da taxa de atualização tarifária, afigura-se que possa vir a ser necessária uma adequada comunicação e acompanhamento do presente despacho com as diversas autoridades e operadores, por parte do IMT.

11. No que se refere ao valor da percentagem de atualização tarifária, será de trazer à colação o Relatório do Orçamento do Estado para 2018<sup>2</sup>, que antecipa que a inflação medida pelo Índice de Preços no Consumidor (IPC) deverá fixar-se nos 1,4% em 2018, mais 0,2 p.p. do que em 2017. Ainda que possamos admitir que possa ter como pressuposto a necessidade de acautelar o aumento das pressões inflacionistas na economia, evitando que o produto resultante do acréscimo tarifário se esgote antes do fim do ano de 2018, desconhecemos o racional subjacente à fixação de uma atualização tarifária superior à inflação prevista.
12. Ainda que o preâmbulo refira que *“as atualizações tarifárias são justificadas pela variação dos fatores de produção, devendo contribuir para a manutenção de um serviço de transportes contínuo, geral e eficiente”* e que *“importa garantir o equilíbrio económico e social entre a evolução dos custos de acesso aos serviços transportes coletivos de passageiros e a sustentabilidade financeira do sistema, que permita a disponibilização de um serviço de transporte coletivo público de qualidade bem como a adequada articulação entre operadores e autoridades de transportes competentes”*, considera-se que não é estabelecido um nexo direto entre essas considerações e o ano de 2018, da mesma forma que é efetuado semelhante exercício quanto a 2016 e 2017, no que se refere ao nexo entre os indicadores económicos, a variação dos fatores de produção e a adequação da atualização tarifária.
13. É certo que o enquadramento legal não fixa<sup>3</sup> um critério objetivo de construção de preços e fixação de tarifas e não indexa expressamente a atualização tarifária aos custos dos fatores de produção e à taxa de inflação. Por outro lado, nem todos os anteriores despachos normativos de atualização tarifária fixaram uma percentagem correspondente à taxa de inflação ou à ponderação dos custos dos fatores de produção. Acresce ainda que os operadores não estão obrigados a fixar uma taxa de acréscimo nas tarifas correspondente à fixada neste despacho, podendo, no limite, não proceder a qualquer aumento. No entanto, somos a sugerir, por uma questão de transparência e objetividade, que seja incluída uma alínea que possa esclarecer, de forma mais clara, o racional subjacente.<sup>4</sup>

<sup>2</sup> “A taxa de inflação nas economias avançadas deverá manter-se em 1,7% em 2018. Na área do euro, prevê-se uma ligeira desaceleração da taxa de inflação para 1,4% (1,5% em 2017), influenciada pela queda do contributo de preços dos produtos energéticos devido a efeitos de base. No entanto, excluindo os preços dos produtos energéticos e dos produtos alimentares, a taxa de inflação deve aumentar gradualmente, em linha com a continuação da retoma económica, embora permanecendo a um nível baixo. (...) A inflação medida pelo Índice de Preços no Consumidor (IPC) deverá fixar-se nos 1,4% em 2018, mais 0,2 p.p. do que em 2017, evolução que reflete o equilíbrio de pressões internas e externas. As pressões internas, no sentido ascendente, estão relacionadas com os desenvolvimentos esperados para as remunerações (descongelamento das carreiras na administração pública e aumento do salário mínimo), assim como com o progressivo aumento do hiato do produto que leva a um aumento das pressões inflacionistas na economia. Por outro lado, as pressões externas pendem sobretudo no sentido contrário e encontram-se ligadas às perspetivas de relativa estabilização dos preços das commodities nos mercados internacionais assim como à esperada apreciação do euro.”

<sup>3</sup> Não fixa como critério geral, embora no que se refere ao transporte ferroviário, o Decreto-lei n.º 58/2008, de 26 de março, estabelece que fixação de preços deve ter em conta, nomeadamente: a distância percorrida, o custo de exploração por passageiro/quilómetro, os custos de natureza administrativa e ainda refletir fatores de qualidade, segurança e conforto, bem como o tempo de percurso.

<sup>4</sup> Também tendo em conta a perceção dos passageiros, que é pública e notória e que se reflete nas reclamações apresentadas à AMT (e quem em alguns casos originaram ações de fiscalização, inspeção ou auditoria), de que o sistema de transportes, designadamente nas áreas



14. De qualquer modo, não obstante esta taxa de atualização ser superior à taxa de inflação prevista, decorre do Orçamento do Estado para 2018, a introdução de medidas que poderão beneficiar setores relevantes da população, designadamente a reintrodução de descontos tarifários de 25% sem condição de recursos, para os estudantes entre os 4 e os 18 anos e até aos 23 anos (Passes 4.18 e Sub23), bem como a expansão do Passe Social + a todo o país. De referir igualmente a criação do Cartão da Mobilidade, se bem que não seja possível antecipar os seus reais efeitos, como também ainda não foi possível quantificar os impactos da anterior atribuição de benefícios fiscais pela aquisição de títulos de transportes mensais. De qualquer modo, importa garantir a rápida implementação dos instrumentos legais/regulamentares necessários aos descontos tarifários mencionados, sob pena do seu efeito não poder ser desde logo compatibilizado com a atualização tarifária prevista.
15. Por outro lado, o projeto de despacho estipula que atualização tarifária prevista vai incidir sobre o preço – às milésimas - antes do arredondamento, sendo arredondados aos 5 cêntimos. Considera-se que esta norma é bastante positiva pois evita a tradicional incerteza quanto aos arredondamentos a efetuar, protegendo o cidadão e facilitando as tarefas de validação por parte das autoridades de transportes. Por outro lado, caso esta norma seja mantida no futuro, permitirá registar a “memória do preço”, evitando acréscimos artificiais e cumulativos (arredondamentos sobre arredondamentos), pois a atualização incide sobre o valor exato da tarifa e não sobre um valor já acrescido anteriormente.
16. É de assinalar que o despacho se aplica a todos os modos de transporte, sendo claramente definido que se aplica a transportes coletivos rodoviários interurbanos de passageiros em percursos inferiores a 50 km, subjacentes aos artigos 9.º a 12.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho. Esta preferência é positiva pois clarifica que se aplica ao tradicional “transporte interurbano”, anteriormente titulado pelos alvarás do Regulamento de Transporte em Automóveis e hoje titulados pelas denominadas “autorizações provisórias”. Caso fosse desde já adotada a terminologia constante da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, isto é, serviços municipais e intermunicipais, poderia gerar-se a dúvida acerca da sua exata aplicação, abrangendo serviços municipais que têm estado sempre excluídos.
17. É também de assinalar que se afigura, por ora, conveniente manter a terminologia dos títulos de transporte – próprios, combinados e intermodais. Na verdade, com a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, qualquer título que abranja vários operadores é intermodal e

---

metropolitanas, ainda não conseguir recuperar a correspondência com as necessidades da população e de uma procura que se encontra em crescimento, em consequência do crescimento da economia.

não combinado. No entanto, como não se procede à revogação do Decreto-lei n.º 8/93, de 11 de janeiro, que criou os títulos combinados, considera-se que este esclarecimento é positivo.

18. É também fixado que o Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) representará o Estado quando este for autoridade de transportes (operadores públicos e/ou concessões) e quanto aos títulos de transporte intermodais de Lisboa, previstos na Portaria n.º 241-A/2013, de 31 de julho.
19. Também se estipula que nos casos em que as autoridades de transportes não tenham ainda assumido as competências que lhes são atribuídas pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, o IMT assegura, para efeito de atualização tarifária, as funções de autoridade de transporte definidas no despacho. Considera-se positiva esta redação, pois comunica às diversas autoridades de transportes que a função supletiva do IMT nesta matéria não se poderá eternizar, incentivando-se aquelas a assumir, com brevidade, as competências que lhe foram atribuídas pela lei na sua plenitude.
20. Decorre também do despacho que as autarquias continuam competentes para fiscalizar os seus títulos de transporte próprios (como até agora e normalmente aplicáveis em serviços municipalizados ou prestados diretamente por aquelas). Mas estando em causa títulos de transporte que sejam disponibilizados por vários operadores e no âmbito da ação de várias autoridades, terá de existir articulação entre aquelas, os operadores e o IMT.<sup>5</sup>
21. Considera-se que, face à diversidade de autoridades de transportes, criadas pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, e que ainda não exercem competências, esta norma é relevante e positiva ao clarificar o enquadramento institucional e ao fomentar a articulação entre entidades competentes, de forma a evitar decisões sobrepostas ou contraditórias, com prejuízo para operadores, cidadãos e entidades públicas.
22. Por outro lado, a atribuição ao IMT da competência de representação do Estado resulta não só dos respetivos estatutos<sup>6</sup>, como da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, no que se refere ao exercício de autoridade de transportes em matéria tarifária ou sobre títulos que recebam compensações do Orçamento do Estado. De qualquer modo, designadamente no que se refere aos títulos de transporte intermodais da região de Lisboa, previstos na Portaria n.º 241-A/2013, de 31 de julho, considera-se que deve existir uma adequada

---

<sup>5</sup> Considera-se muito relevante a inclusão desta norma, pois verificaram-se situações, em 2017, em que por descoordenação de operadores e autoridades de transportes, quanto a títulos de transporte combinados em si, foi possível que o mesmo título estivesse em venda ao público com tarifas diferentes, ao mesmo tempo.

<sup>6</sup> Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio.

articulação com as autoridades de transportes locais para parte relevante dos operadores, entre elas, a Área Metropolitana de Lisboa e a Câmara Municipal de Lisboa.

23. Também é estabelecido que as autoridades de transportes e operadores devem articular-se adequada e previamente, o que é positivo pois poderá evitar a disponibilização de tarifas diferentes para os mesmos títulos de transporte, sendo também uma forma de responsabilizar os operadores que disponibilizam títulos em comum, coordenando-se previamente ao envio de propostas de atualização para validação.
24. De qualquer forma, e sobretudo nesta fase de transição no processo de descentralização administrativa, o processo de articulação entre autoridades de transportes, e entre estas e o IMT, sobretudo quando ainda existe indefinição sobre a geometria institucional que está efetivamente em vigor, representará um desafio relevante para as entidades públicas competentes, na relação entre si e com os operadores. Independentemente, considera-se que é um passo que deve ser dado desde já, podendo esta articulação a nível tarifário potenciar e despoletar relações administrativas mais abrangentes em matéria de organização e contratualização do sistema de transportes.
25. Ainda assim, afigura-se que possa vir a ser necessária uma adequada comunicação e acompanhamento do presente despacho com as diversas autoridades e operadores, por parte do IMT, de forma a evitar que os prazos fixados possam não ser utilizados na sua totalidade para validação, correção e divulgação das novas tarifas, mas sim na indagação de quem é competente para determinada tarefa.
26. Por outro lado, o despacho estabelece que:
  - Os operadores devem comunicar as novas tarifas para validação das entidades competentes até 8 de dezembro de 2017;
  - Até 15 de dezembro de 2017, são validados ou devem ser corrigidos os dados enviados, na sequência de avaliação das autoridades de transportes. Caso os operadores proponham tarifários que estejam desconformes com o despacho e não procedam à sua correção, ficam impedidos de os disponibilizar;
  - Até 20 de dezembro de 2017, as novas tarifas devem ser divulgadas ao público, para entrarem em vigor a 1 de janeiro de 2018.
27. Considera-se que a fixação de prazos claros é uma forma de evitar a incerteza anteriormente existente, balizando a atuação dos diversos atores, permitindo aos

operadores elaborar dados mais fiáveis e que as autoridades disponham, efetivamente, de um prazo razoável para validar e corrigir as tarifas finais, possibilitando ainda que se cumpra a obrigatoriedade de divulgação ao público com 10 dias de antecedência.

28. De qualquer forma, sendo a primeira vez que são fixados, com esta clareza e estruturação<sup>7</sup>, prazos e procedimentos administrativos, será de avaliar, *a posteriori* – no processo de execução do despacho - a sua adequação, em articulação com as autoridades de transportes, de forma a sustentar um futuro modelo mais estável, com base e na experiência obtida.
29. É também estabelecido que se os operadores criarem ou eliminarem títulos de transporte, as alterações daí decorrentes não podem implicar acréscimos superiores à percentagem fixada, devendo tais situações ser precedidas de uma análise que evidencie as alternativas de opção tarifária dos clientes. Considera-se que esta nova disposição é muito positiva, pois permite evitar situações que anteriormente se verificavam, sem qualquer enquadramento e em prejuízo dos passageiros, isto é, a eliminação de títulos sem prévia comunicação, capacidade de intervenção pública, fundamentação ou alternativas viáveis.<sup>8</sup>
30. Ainda quanto aos direitos dos passageiros, considera-se que as exigências adicionais de divulgação atempada e clara das tarifas que sofrem atualização, constitui um avanço bastante positivo. A mesma consideração se aplica à exigência de divulgação de todos os títulos e tarifas em vigor, incluindo todas as bonificações e descontos a que haja lugar, e não apenas do anúncio genérico da percentagem de atualização tarifária.
31. Considera-se igualmente positiva a norma que salvaguarda a adequada aplicação da atualização tarifária a regimes contratuais específicos<sup>9</sup>, pois evita a aplicação do presente despacho, por uma autoridade de transportes, sem ter em conta diversas especificidades e em prejuízo dos operadores em causa.
32. De sublinhar igualmente a inclusão da obrigatoriedade dos operadores de transportes procederem à atualização tarifária no sistema de informação de âmbito nacional a que se refere o artigo 22.º do RJSPTP, previamente à entrada em vigor das novas tarifas, o

<sup>7</sup> O Decreto-lei n.º 8/93, de 11 de janeiro, apenas estabelece o prazo de 10 dias para divulgação de antecedência para divulgação dos preços ao público, sendo que o decreto-lei n.º 9/2015, estabelece 5 dias e o Decreto-Lei n.º 58/2008, estabelece também 10 dias. Os restantes prazos referidos naqueles diplomas referem-se à antecedência com os operadores devem notificar a autoridade competente, da criação de títulos da sua iniciativa, face à divulgação ao público. Nenhum deles se refere a prazos decorrentes de imposição do Estado ou da fixação da taxa de atualização tarifária. De qualquer modo, o Decreto-lei n.º 8/93 e a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho dão margem de manobra para a fixação destes procedimentos através de regulamentação.

<sup>8</sup> Tais situações verificaram-se em 2017. Tendo em conta que a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho estabelece que a criação de qualquer título de transporte, bem como a fixação das suas regras, deve ser sujeito a um ato de uma autoridade competente, considera-se que tal norma se deve sobrepor à liberdade de criação e eliminação de títulos por parte dos operadores e que estava insita no Decreto-Lei n.º 8/93, de 11 de janeiro. Caso esta norma não fosse inserida, no limite, qualquer operadores de transportes poderia eliminar livremente todos os seus títulos e tarifas, depois de validados em 2017, para a seguir criar novos títulos, sem qualquer limite para as tarifas correspondentes. É uma mera hipótese mas que à qual a lei não objetava, o que se considera claramente prejudicial para os passageiros.

<sup>9</sup> Por exemplo, as concessões da Fertagus e Metro Sul do Tejo, na região de Lisboa.



que constitui um forte incentivo à implementação da reforma decorrente da publicação da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

33. É também estabelecido que, caso o operador não cumpra as regras fixadas, a autoridade de transportes competente comunica à AMT para determinação da correção ou para instauração de procedimentos contraordenacionais e sancionatórios, nos termos do RJSPTP e do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.
34. Consideramos positiva esta referência, uma vez que esclarece que, numa primeira fase, a competência de fiscalização do sistema pertence às autoridades de transportes e que, apenas numa segunda fase, se poderá justificar a intervenção da AMT. As autoridades de transportes não poderão confundir as instruções para correção de desconformidades, ditadas pela AMT e previstas no ponto 18 do despacho, com a validação e notificação para correção de desconformidades previstas no ponto 15, da responsabilidade das autoridades locais.
35. Por último, não podemos deixar de referir que se considera da maior conveniência que o despacho do conselho diretivo do IMT, que venha fixar as tabelas das tarifas máximas de referência do quilómetro rodoviário dos transportes coletivos rodoviários interurbanos de passageiros, em percursos inferiores a 50 km, seja emitido e publicado atempadamente - tendo também em conta que é necessária audição das associações empresariais do setor - sob pena de os prazos fixados nos pontos 7, 15 e 16 poderem ser ultrapassados, impedindo uma adequada implementação do despacho e potenciando a conflitualidade entre operadores e estes com as autoridades competentes.
36. Mais se sugere que o despacho do IMT possa introduzir algumas melhorias face aos despachos dos anos anteriores, designadamente:
  - A clarificação da aplicação dos escalões quilométricos, tendo em que conta que são fixadas tarifas para 3-4km, 5-6km, 7-8km e assim sucessivamente, sem se especificar que tarifas são aplicadas noutros intervalos, ou seja, entre 4 e os 5km, ou entre os 6 e os 7km<sup>10</sup>;
  - Estabelecer que, caso os operadores disponibilizem títulos de transporte com designações origem-destino (por exemplo, Leiria-Caldas da Rainha) mas aos quais se aplicam os escalões quilométricos, deve acrescentar-se na designação do título o escalão quilométrico em causa. Tal obrigação evitará que o

<sup>10</sup> Esta questão foi por diversas vezes colocada à AMT; por operadores e autoridades de transportes.

passageiro adquira um título sem que tenha a perfeita noção de quantos quilómetros e que tarifa está efetivamente em causa.<sup>11</sup>

37. Aliás, recorde-se que se o operador apenas disponibilizar as assinaturas de linha correspondentes aos escalões fixados no despacho do IMT, o potencial de conflitualidade é reduzido. Mas se o operador disponibiliza títulos de transporte, com base naqueles escalões, mas com diversas tarifas intermédias, para cada km, deverá enviar as mesmas para validação da autoridade de transportes e deverá publicitá-las, sob pena de não as poder praticar.

### III – DAS CONCLUSÕES

38. A Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, apenas mantém em vigor o Decreto-Lei n.º 8/93, de 11 de janeiro, até à sua substituição integral por regulamentação específica. No entanto, como nem todas as normas são substituídas, afigura-se que o Despacho Normativo se consubstancia num melhor equilíbrio entre a regulamentação de um diploma desatualizado e as normas constantes de um diploma mais recente e inovador.<sup>12</sup>
39. Ainda que se considere que a ausência de regulamentação abrangente e atualizada não poderá continuar a ser mantida no curto prazo, com diversos inconvenientes para operadores, passageiros e autoridades de transportes, afigura-se que o projeto de despacho normativo está em *compliance* com a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho e com a Portaria n.º 241-A/2013, de 31 de julho, mas também com o Decreto-Lei n.º 8/93, de 11 de janeiro.
40. Considera-se igualmente estar em *compliance* com o Regulamento (CE) 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de outubro, no que se refere à obrigatoriedade de emissão de regras gerais tarifárias claras e objetivas e que se aplicam a todos os operadores de transportes, de forma igualitária.
41. Por outro lado, afigura-se que o projeto de despacho normativo vem facilitar a intervenção das entidades públicas e a articulação entre estas e os operadores, bem como a aferição da efetiva existência de incumprimentos às normas existentes, e, protege melhor os direitos e interesses dos passageiros, face ao despacho que vigorou em 2017.
42. Sendo fixados novos procedimentos, com mais clareza e estruturação, considera-se ser de acompanhar e monitorizar esta atualização tarifária, – no processo de execução do

<sup>11</sup> Esta questão foi por diversas vezes colocada à AMT; por operadores e autoridades de transportes, sobretudo na perspetiva do passageiro, ao ser confrontado com a utilização de um título para além dos quilómetros admissíveis e por aparente falta de informação por parte do operador.

<sup>12</sup> Que numa parte substancial são contraditórias com aquele primeiro diploma, sobretudo no que se refere à diminuição da amplitude de ação dos operadores de transportes e o conseqüente acréscimo de intervenção por parte das autoridades de transportes.



**AUTORIDADE  
DA MOBILIDADE  
E DOS TRANSPORTES**

despacho -, em articulação com as autoridades de transportes, de forma a sustentar um futuro modelo mais estável, com base e na experiência obtida.

Lisboa, 29 de novembro de 2017

O Presidente do Conselho de Administração,

João Carvalho

Direção de Supervisão dos Mercados da Mobilidade (DSSM)

Divisão de Acompanhamento das Políticas Públicas sobre Preços e Coesão Territorial e Social (DPPC)

Sede: Palácio Coimbra – Rua de Santa Apolónia, n.º 53 – 1100-468 Lisboa - Portugal  
Contribuinte n.º 513 637 257