AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES

PARECER Nº 122/AMT/2023

I – INTRODUÇÃO

1. Por email de 20 de dezembro de 2023, veio o Gabinete de S. Exa o Secretário de Estado Adjunto e das Infraestruturas (GSEAI) solicitar a emissão de parecer por parte da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) ao "Projeto de Decreto-Lei que aprova o regime jurídico do Programa de Incentivo ao transporte público coletivo de passageiros (Incentiva+TP)".

2. A AMT tem como atribuições, entre outras, nos termos 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, de acordo com os presentes estatutos e demais legislação aplicável;
   - 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, no quadro da legislação nacional e da União Europeia aplicável.

3. Nos termos 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, no quadro legislativo e contratual em vigor nos setores regulados;
   - Fiscalizar e auditar o cumprimento das obrigações legais, regulamentares e contratuais, assumidas pelos concessionários e pelos prestadores do serviço público sujeitos à sua jurisdição, propondo a aplicação de sanções contratuais;
   - Proceder ao controlo anual das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral nos setores regulados;
   - Proceder ao controlo sistémico dos fatores de formação de preços, auscultando as entidades relevantes nos diferentes modos;

- Fiscalizar e auditar a aplicação de leis e regulamentos e demais normas aplicáveis às atividades sujeitas à sua jurisdição.

4. Assim, o presente parecer inscreve-se no cumprimento da missão da AMT enquanto regulador económico independente, nos termos dos seus estatutos e de acordo com as exigências que emanam da Lei-quadro das entidades reguladoras independentes, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto e tendo em conta as regras nacionais e europeias relativas a obrigações de serviço público e ao pagamento das respetivas compensações financeiras, previstas designadamente na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros (RJSPTP) e no Regulamento (CE) 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de outubro[1], bem como quanto ao Regulamento n.º 430/2019, de 16 de março, alterado pelo Regulamento n.º 273/2021, de 23 de março, quanto a aprova regras gerais tarifárias.

II – DO ENQUADRAMENTO

5. Importa transcrever o preâmbulo do projeto de decreto-lei:

- *"A promoção dos transportes públicos constitui um objetivo estruturante do programa do XXIII Governo Constitucional considerando o seu contributo decisivo, no contexto das alterações climáticas, para atingir as metas de descarbonização da sociedade assumidas por Portugal.*
- *Em 2019, foi criado o Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos (PART), com o objetivo de promover a redução dos preços dos títulos de transportes, assegurando, assim, que o preço não é um entrave à utilização do transporte público.*
- *Em 2020, foi criado o Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público (PROTransP), com o objetivo de promover o reforço dos serviços de transporte público e a implementação de novos serviços em regiões que, por terem menos transportes públicos, requeriam financiamento para aumentar essa oferta.*
- *Estes programas têm-se mostrado essenciais para a promoção do transporte público a nível nacional, pelo que importa assegurar a sua manutenção em termos que permitam às autoridades de transporte (AT) uma maior previsibilidade, equidade e autonomia no desenvolvimento das medidas*

[1] Enquadramento legal e jurisprudencial aplicável a Auxílios de Estado e compensações por obrigações serviço público no setor dos transportes, disponível em: https://www.amt-autoridade.pt/media/1955/auxilios_estado_osp_transportes.pdf .

indutoras da utilização do transporte público, seja por via do preço dos títulos de transporte, seja através da melhoria da oferta ou de outras iniciativas que promovam a utilização do transporte público.

- *Nesse sentido, o Orçamento do Estado para 2023, aprovado pela Lei n.º 24 - D/2022, de 30 de dezembro (LOE 2023), na sua redação atual, estabelece, no artigo 264.º, que o Governo avalia e determina a criação de um mecanismo que promova a mobilidade sustentável e a coesão territorial, financiado por reafetação das reduções fiscais da receita proveniente do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos (ISP), incluindo o adicionamento sobre as emissões de CO2.*
- *Para esse efeito, procede-se, através do presente decreto-lei, à criação do Programa Incentiva+TP, o qual contempla a fusão dos programas PART, PROTRANSP e das verbas extraordinárias alocadas ao financiamento dos transportes (Extra PART). Assegura-se, assim, um financiamento para o sistema de transportes públicos mais robusto, eliminando as condições que atualmente existem, as quais balizam as verbas a afetar a reduções tarifárias e à promoção da oferta do serviço, e que nem sempre se ajustam às necessidades específicas de cada região.*
- *De modo a assegurar uma maior previsibilidade do financiamento disponível para a promoção do transporte público, as verbas do Incentiva+TP passam a decorrer da consignação de receitas de impostos, ficando ainda estabelecido que, anualmente, há um montante mínimo a transferir para as AT, o qual é atualizado em função da taxa de atualização tarifária.*
- *Paralelamente, procede-se à revisão dos fatores de distribuição das verbas pelas Comunidades Intermunicipais (CIM) e Áreas Metropolitanas (AM) por forma a assegurar uma distribuição ajustada às necessidades expectáveis das AT, a qual se manterá durante os próximos 5 anos, garantindo a estabilidade do financiamento necessário para o desenvolvimento de opções de investimento de mais longo prazo.*
- *Por fim, é criado um mecanismo de monitorização e avaliação do programa Incentiva+TP que permita medir de forma mais eficaz os seus impactos e ajustar as verbas transferidas para as AT às suas reais necessidades, sem colocar em causa a previsibilidades dos montantes base disponibilizados através deste novo mecanismo de financiamento do transporte público."*

6. Estabelece o artigo 2.º que o Incentiva+TP é um programa de financiamento das competências das autoridades de transporte (AT) e das obrigações de serviço público

dos operadores de transportes públicos e de medidas e se destina ainda a financiar medidas de promoção do transporte público coletivo. A saber:

- *"Apoio à redução e simplificação das tarifas praticadas;*
- *Apoio ao reforço ou expansão da oferta, através de serviços regulares ou flexíveis;*
- *Investimento em sistemas de bilhética;*
- *Investimento na modernização e melhoria da eficiência do sistema de transporte público coletivo, nomeadamente em sistemas de informação ao público e de gestão e/ou monitorização da oferta, na melhoria das condições das paragens e interfaces e construção de faixas bus;*
- *Apoio à contratualização de serviços que visem a promoção dos transportes públicos, designadamente, realização de estudos de reajustamento das redes e de integração tarifária, elaboração de planos de mobilidade urbana sustentável, contagens e inquéritos sobre a mobilidade e campanhas de promoção do transporte público;*
- *Outros serviços essenciais no âmbito das competências das AT, nos termos do disposto no artigo 4.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual."*

7. Esclarece o artigo 3.º que a definição e a concretização das medidas de promoção do transporte público são da competência das respetivas AT de cada área metropolitana (AM) e comunidade intermunicipal (CIM), nos termos do RJSPTP cabendo a cada AT identificar as medidas mais eficazes para aumentar a procura de transporte público e assegurar a sustentabilidade das operações que estão a seu cargo.

8. Estabelece o artigo 4.º que o Incentiva +TP é financiado através do Fundo Ambiental e que o montante das receitas que resultem do adicionamento sobre as emissões de CO (índice 2), previsto no artigo 92.º-A do Código dos Impostos Especiais de Consumo, são anualmente consignadas ao Fundo Ambiental para o Incentiva+TP nos termos de portaria dos membros do Governo responsáveis pela área das infraestruturas, finanças e da mobilidade urbana.

9. O montante previsto no número anterior:

   a) Corresponde a uma percentagem entre 50% e 75% das receitas que resultaram do adicionamento sobre as emissões de CO (índice 2), previsto no artigo 92.º-A do Código dos Impostos Especiais de Consumo, calculada face ao ano n-2 em que vigora o apoio, com exceção dos casos previstos na alínea seguinte;

b) Deve, no caso de imposição de obrigações tarifárias por parte do Governo, designadamente o congelamento do preço dos títulos de transporte, refletir essa obrigação.

10. Mais se estabelece que o montante do financiamento Incentiva+TP a transferir mensalmente para as AM e CIM, globalmente consideradas, não pode resultar:

a) Na transferência de um montante inferior ao do ano anterior, de acordo com o publicado pelo Fundo Ambiental e atualizado tendo em conta a taxa de atualização tarifária (TAT) prevista para cada ano,

b) Na transferência de um montante superior ao que resulta do disposto na alínea anterior, acrescido de 5 %.

11. É ainda estabelecido que:

- Caso o montante de receitas a consignar exceda o valor global a transferir para as AM e CIM, o excedente integra os saldos do Fundo Ambiental, ficando a sua utilização condicionada aos objetivos do Incentiva+TP.
- O montante das receitas a consignar inclui o excedente que integra os saldos do Fundo Ambiental previsto no número anterior.
- Caso as receitas previstas sejam inferiores às definidas, as receitas do Fundo Ambiental devem ser reforçadas através de saldos transitados do Fundo Ambiental com origem neste programa, ou, no caso de estas não serem suficientes, por outras receitas do Orçamento do Estado.
- Até 30 de outubro de cada ano, o Fundo Ambiental, tendo por base a informação fornecida pela área governativa das finanças sobre as receitas que resultaram do adicionamento sobre as emissões de CO (índice 2) no ano anterior e a informação fornecida pela AMT sobre a TAT, divulga os montantes a transferir para as AM e CIM, referentes ao ano seguinte.

12. O artigo 5.º dispõe que o acesso ao financiamento do Incentiva+PT está sujeito a uma comparticipação mínima dos municípios que integram as AM e CIM, proporcional às verbas transferidas, cuja percentagem consta do anexo I ao diploma:

Área Metropolitana ou Comunidade Intermunicipal	**População Móvel**	**População Usa TPC**	**Duração viagens**	**Quota TPC**	**Incentivo aumento de Quota TPC**	**Tempo gastos em TPC por utilizador alvo**	**Fator de distribuição das Verbas (art.6.º)**	**Comparticipação mínima Municípios (art.º 5)**
	A	B	C	D=B/A	E	F=(B+A*E) *C	G=F/Sum(F)	H
Alto Minho	111 388	8 603	17,23	8%	4%	225 007	1,257%	3,5%
Cávado	235 802	25 226	17,54	11%	3%	566 542	3,165%	4,5%
Ave	232 867	21 332	16,49	9%	4%	505 369	2,824%	3,5%

Área Metropolitana do Porto	938 551	137 259	19,97	15%	0%	2 741 062	15,315%	7,5%
Alto Tâmega	32 867	2 447	15,87	7%	4%	59 703	0,334%	3,5%
Tâmega e Sousa	209 381	22 583	19,14	11%	3%	552 457	3,087%	4,5%
Douro	83 039	6 454	16,32	8%	4%	159 544	0,891%	3,5%
Terras de Trás-os-Montes	46 551	2 190	14,36	5%	5%	64 878	0,362%	2,5%
Oeste	191 796	18 419	19,28	10%	4%	503 034	2,811%	3,5%
Região de Aveiro	203 388	13 258	16,46	7%	5%	385 608	2,154%	2,5%
Região de Coimbra	222 053	21 126	18,59	10%	4%	557 849	3,117%	3,5%
Região de Leiria	152 169	8 922	15,87	6%	5%	262 331	1,466%	2,5%
Viseu Dão Lafões	121 947	8 519	16,17	7%	5%	236 341	1,320%	2,5%
Beira Baixa	36 497	1 978	15,39	5%	5%	58 528	0,327%	2,5%
Médio Tejo	109 464	9 083	17,77	8%	4%	239 220	1,337%	3,5%
Beiras e Serra da Estrela	95 057	6 663	15,51	7%	4%	162 312	0,907%	3,5%
Área Metropolitana de Lisboa	1 572 625	377 480	25,15	24%	0%	9 493 622	53,043%	8,5%
Alentejo Litoral	49 982	3 262	16,58	7%	5%	95 517	0,534%	2,5%
Baixo Alentejo	56 718	3 662	15,7	6%	5%	102 019	0,570%	2,5%
Lezíria do Tejo	121 645	12 407	20,88	10%	3%	335 249	1,873%	4,5%
Alto Alentejo	49 952	2 713	15,03	5%	5%	78 321	0,438%	2,5%
Alentejo Central	78 874	4 375	16,67	6%	5%	138 678	0,775%	2,5%
Algarve	233 257	12 571	15,46	5%	5%	374 658	2,093%	2,5%
Total	5 185 870	730 532	17,28	14%		17 897 849	100,000%	

A – População que realiza deslocações pendulares, de acordo com os censos de 2021.
B – População que utiliza transporte público coletivo (TPC), de acordo com os censos de 2021.
C – Duração média das deslocações em minutos, de acordo com os censos de 2021.
D – Quota de utilizadores de TPC.
E – Incentivo ao aumento de quota de TPC, o qual considera uma bonificação de correspondente a um aumento da procura de TP de:

- 5% nas CIM onde a quota de utilizadores de TPC é menor que 7% (metade da média nacional);
- 4% nas CIM onde a quota de utilizadores de TPC se situa entre 7% e 10%; e
- 3% nas CIM onde a quota de utilizadores de TPC se situa entre 10% e 14%.

F – Tempo gasto em TPC pela população que usa este modo, majorada pelo incentivo ao aumento de quota de TPC.
G – Fator de distribuição das verbas do Incentiva+TP, a que se refere o n.º 1 do artigo 6.º.
H – Comparticipação mínima dos municípios a que se refere o artigo 5.º, o qual é proporcional ao escalão de quota de utilizadores de TPC.

13. Refere o artigo 6.º que o valor previsto é distribuído pelas AM e pelas CIM de acordo com o fator de distribuição previsto no anexo I, que considera o número de utilizadores de transportes públicos, majorado por um incentivo ao aumento de utilização de transportes públicos nas regiões que registam quotas de utilização inferiores à média

nacional, e ponderado pelo tempo médio de deslocação em transporte público, de acordo com os dados apurados nos Censos 2021.

14. Por sua vez, as AM e CIM procedem à repartição das dotações pelas AT e/ou operadores existentes no seu espaço territorial, tendo em consideração as competências próprias e delegadas, segundo regras a aprovar pelo órgão competente daquelas entidades.

15. Quando as AM e as CIM tenham constituído empresas no âmbito da atividade empresarial local para o exercício delegado de parte ou da totalidade das suas competências de autoridade de transporte, estas podem receber verbas diretamente do Fundo Ambiental.

16. Esclarece o artigo 7.º que a fixação dos tarifários, incorporando o financiamento no âmbito do Incentiva+TP, é da competência das AT de cada AM e CIM, nos termos do RJSPTP e da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro.

17. É também estabelecido que:

    - Os descontos promovidos pelo Estado, designadamente através dos passes 4_18@escola, sub_23 e Social+, são aplicados sobre os preços de venda ao público da tarifa de referência do título de transporte normal, sem prejuízo das AT poderem atribuir descontos adicionais, no âmbito do Incentiva+TP, aos segmentos de população já apoiados pelo Estado;

    - As AT contíguas podem articular-se no sentido de estender os apoios a serviços de transporte coletivo de passageiros que abranjam os respetivos territórios;

    - A implementação do Incentiva+TP nos transportes públicos por parte das AT não pode agravar o défice operacional das empresas públicas, matéria que será avaliada pela AMT, no âmbito das suas competências.

18. Estabelece o artigo 8.º que a não execução das verbas não determina uma correção dos valores a transferir, nem a obrigação de devolução das verbas não executadas a cada ano, as quais devem ser utilizadas na correta execução de investimentos plurianuais e para suportar outros encargos que resultem do presente decreto-lei.

19. No que se refere a obrigações de reporte, estabelece o artigo 9.º que cada AM e CIM submete, até ao final do primeiro semestre do ano seguinte, ao Fundo Ambiental a informação sobre a procura, oferta, receitas e custos das operações de transporte público, bem como toda a informação sobre as medidas de promoção da utilização de transporte público implementadas ou em curso.

20. A este respeito, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT), o Fundo Ambiental e a AMT definem a estrutura e o formato da informação a disponibilizar, criando canais para a sua submissão que sejam acessíveis às AM e CIM e que evitem a duplicação de reportes.

21. O mesmo artigo estabelece que as AM e CIM podem determinar a não repartição de verbas para as AT ou operadores que atuem no seu âmbito territorial que não prestem a informação necessária.

22. O artigo 10.º estabelece que a AMT efetua, de dois em dois anos, uma avaliação intercalar do financiamento atribuído, na qual avalia:

    c) Se existem verbas não executadas e não comprometidas em ações plurianuais ao abrigo do decreto-lei;

    d) Se as receitas do sistema de transportes superam ou são inferiores aos custos da AT.

23. As verbas previstas na alínea a) devem ser devolvidas ao Fundo Ambiental, no prazo de 30 dias a contar da comunicação para o efeito, passando a integrar os fundos disponíveis para financiamento à promoção do transporte público.

24. Caso as receitas do sistema de transportes sejam superiores aos custos da AT nos termos da alínea *b)*, o excedente deve ser repartido pelas entidades financiadoras do Incentiva+TP, na seguinte proporção:

    a) 50% para a respetiva CIM ou AM para reinvestimento no sistema de transportes;

    b) 50% repartido pelo Fundo Ambiental e pelos municípios da respetiva CIM ou AM na proporção do esforço de financiamento efetuado, considerando para este efeito somente as verbas transferidas pelo Fundo Ambiental ao abrigo e a comparticipação mínima dos municípios.

25. Refere a mesma disposição que caso as receitas do sistema de transportes sejam inferiores aos custos da AT nos termos do disposto na alínea b), os custos adicionais são cobertos pelas AT com receitas próprias ou atribuídas pelos municípios da AT, não podendo ser invocado o subdimensionamento do financiamento.

26. Estabelece o diploma que se considera que:

    a) As receitas do sistema de transportes incluem as receitas de bilheteira, os financiamentos conferidos pelo Estado ao abrigo do presente decreto-lei ou de outros programas, bem como a comparticipação total dos municípios;

    b) Os custos da AT incluem os custos com a oferta, as obrigações de serviço público e outros custos da AT associados à promoção do transporte público previstos no presente decreto-lei.

27. Por sua vez, o artigo 11.º estabelece que até ao final do 5.º ano de vigência do programa Incentiva+TP, e com periodicidade quinquenal, será efetuada pelo IMT uma avaliação global do programa, com base nos resultados das avaliações intercalares e na evolução da utilização do transporte público, podendo apresentar as recomendações e propostas de alteração ao decreto-lei, nomeadamente em matéria de alteração do financiamento e dos critérios de distribuição das verbas pela AM e CIM.

28. O artigo 12.º estabelece que a atribuição das verbas previstas no âmbito do Incentiva+TP está sujeita à supervisão da AMT, no âmbito das suas competências.

29. O artigo 13.º estabelece que com a entrada em vigor do decreto-lei, mantêm-se válidos os contratos interadministrativos celebrados no âmbito da implementação das reduções tarifárias decorrentes do PART.

30. Finalmente o artigo 14.º estabelece que em 2024, a verba afeta ao Incentiva+TP é de 360 milhões de euros, aos quais acrescem 50 milhões de euros para assegurar o não aumento do preço dos passes, conforme estabelecido no Orçamento do Estado para 2024, distribuídos de acordo com o mapa do anexo II.

Área Metropolitana ou Comunidade Intermunicipal	Fator de distribuição das Verbas (art.4.º)	Comparticipação mínima Municípios (art.º 5)	Dotação Incentiva+TP 2024	Comparticipação mínima Municípios
	G=F/Sum(F)	H		
Alto Minho	1,257%	3,50%	5 153 700,00 €	180 379,50 €
Cávado	3,165%	4,50%	12 976 500,00 €	583 942,50 €
Ave	2,824%	3,50%	11 578 400,00 €	405 244,00 €
Área Metropolitana do Porto	15,315%	7,50%	62 791 500,00 €	4 709 362,50 €
Alto Tâmega	0,334%	3,50%	1 369 400,00 €	47 929,00 €
Tâmega e Sousa	3,087%	4,50%	12 656 700,00 €	569 551,50 €
Douro	0,891%	3,50%	3 653 100,00 €	127 858,50 €
Terras de Trás-os-Montes	0,362%	2,50%	1 484 200,00 €	37 105,00 €
Oeste	2,811%	3,50%	11 525 100,00 €	403 378,50 €
Região de Aveiro	2,154%	2,50%	8 831 400,00 €	220 785,00 €
Região de Coimbra	3,117%	3,50%	12 779 700,00 €	447 289,50 €
Região de Leiria	1,466%	2,50%	6 010 600,00 €	150 265,00 €
Viseu Dão Lafões	1,320%	2,50%	5 412 000,00 €	135 300,00 €
Beira Baixa	0,327%	2,50%	1 340 700,00 €	33 517,50 €
Médio Tejo	1,337%	3,50%	5 481 700,00 €	191 859,50 €
Beiras e Serra da Estrela	0,907%	3,50%	3 718 700,00 €	130 154,50 €
Área Metropolitana de Lisboa	53,043%	8,50%	217 476 300,00 €	18 485 485,50 €
Alentejo Litoral	0,534%	2,50%	2 189 400,00 €	54 735,00 €
Baixo Alentejo	0,570%	2,50%	2 337 000,00 €	58 425,00 €

Lezíria do Tejo	1,873%	4,50%	7 679 300,00 €	345 568,50 €
Alto Alentejo	0,438%	2,50%	1 795 800,00 €	44 895,00 €
Alentejo Central	0,775%	2,50%	3 177 500,00 €	79 437,50 €
Algarve	2,093%	2,50%	8 581 300,00 €	214 532,50 €
Total	100,000%		410 000 000,00 €	27 657 001,00 €

III – DO PARECER

31. Antes de mais importa referir que a AMT, no seu estudo "Obrigações de Serviço Público Verdes" recomendou diversas medidas de promoção do transporte público, tais como:

- Introdução, em vários instrumentos, de um mecanismo de "repartição de esforços" ou seja, repartir os esforços para cumprir os objetivos mínimos no âmbito de cada território, empresa ou modo, tendo em conta diferentes fatores – como as diferenças em termos de capacidade económica, a qualidade do ar, a densidade populacional, as características dos sistemas de transporte, as políticas em matéria de descarbonização dos transportes e redução da poluição atmosférica – ou quaisquer outros critérios pertinentes;
- Alteração dos mecanismos de distribuição de verbas do Orçamento do Estado, incluindo receitas fiscais, pelas AT, para efeitos de gestão do sistema de transportes, privilegiando não a população ou a complexidade das redes existente, mas discriminando positivamente zonas de baixa densidade, interioridade e a rarefação de serviços e infraestruturas de mobilidade e de transportes de determinado território;
- Inclusão de indicadores de demonstração dos contributos das medidas implementadas para o cumprimento de objetivos nacionais e internacionais de transição energética, ambiental, em particular da descarbonização, e digital deste setor, nas dimensões do desenvolvimento económico sustentável, com especial atenção para a coesão ambiental, social e territorial;
- Potenciação de regras que permitam a flexibilização do princípio da não consignação de receitas fiscais, estabelecendo, expressamente, que os objetivos de mobilidade sustentável são uma razão especial e fundamentada para afetar receitas a determinadas despesas para a prossecução de determinados fins, como seja a mobilidade sustentável e o cumprimento de compromissos nacionais e internacionais em termos de descarbonização;

- Promoção de serviços de transporte flexível e a pedido em territórios de baixa densidade, de forma a suprir carências de acessibilidade a serviços essenciais, de forma tendencialmente gratuita, priorizando apoios públicos dirigidos a reduções tarifárias a estes serviços, permitindo ou flexibilizando o cofinanciamento por parte de entidades privadas e públicas locais, tendo como contrapartida vantagens fiscais.

32. O presente decreto-lei, ao criar diversos critérios para a distribuição mais equitativa de verbas do Orçamento do Estado tendo em conta as especificidades de cada região, ao prever avaliações regulares da atribuição deste financiamento a par de diversas medidas de promoção do transporte público, e ao consignar receitas fiscais a um objetivo concreto, dá cumprimento a diversas recomendações da AMT, o que se regista de forma muito positiva. Não obstante, formulam-se em seguida as seguintes sugestões de aditamento ao diploma:

33. Quanto ao elenco das medidas de promoção do transporte público coletivo a que se refere o artigo 3.º, sugere-se a inclusão de medidas relativas a direitos dos passageiros, incluindo a sua divulgação e promoção e tendo em conta os passageiros com mobilidade reduzida ou necessidades especiais sobretudo na ligação entre transportes públicos e terminais e interfaces e em todos os pontos da rede.

34. Sendo a AMT o Organismo Nacional de Aplicação (*National Enforcement Body* - NEB)[2], reconhecido pela COM para fiscalizar a aplicação dos regulamentos europeus, proceder aos reportes necessários e elaborar os respetivos relatórios nacionais, recordamos os regulamentos europeus relativos a direitos dos passageiros:

- Regulamento (UE) n.º 181/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro, respeitante aos direitos dos passageiros no transporte de autocarro;
- Regulamento (UE) 2021/782 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril., relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários;
- Regulamento (UE) n.º 1177/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro, relativo aos direitos dos passageiros do transporte marítimo e por vias navegáveis interiores.

35. Todos os referidos regulamentos estabelecem regras claras quanto à obrigação de comunicação e informação dos passageiros, não apenas quanto aos seus direitos, bem como quanto ao seu conteúdo e quanto a formas de acessibilidade e disponibilidade

[2] Decreto-Lei n.º 71/2021, de 11 de agosto, que assegura a execução do Regulamento (UE) 2017/2394 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro, relativo à cooperação entre as autoridades nacionais responsáveis pela aplicação da legislação de proteção dos consumidores

de meios de assistência, obrigações essas que são vinculativas e ultrapassam a simples promoção do transporte público, que pode ser facultativa.

36. Por outro lado, aqueles Regulamentos impõem obrigações de informação a gestores de terminais e interfaces, sejam eles rodoviários, ferroviários, marítimos e fluviais, podendo abranger equipamentos que não são geridos ou detidos por AT, ainda que possam ter carácter intermodal e estarem intrinsecamente associados ao transporte público, sem qualquer separação evidente para o passageiro.

37. Por outro lado, importa recordar o anexo ao RJSPTP que estabelece como obrigatório o cumprimento de níveis mínimos quanto a informação aos passageiros em todos os pontos da rede, constando-se que, na generalidade, tal não se verifica:

> "Níveis mínimos do serviço público de transporte de passageiros
>
> *VI. Informação ao público*
>
> *1 - Os critérios de informação ao público estão relacionados com o nível de informação prestada sobre o serviço público de transporte de passageiros disponível.*
>
> *2 - Para efeitos de divulgação e configuração do nível mínimo de serviço público de transporte de passageiros e do próprio serviço de transportes existente, devem ser disponibilizados diagramas em todos os pontos de acesso à rede, incluindo:*
>
> *a) Informação clara e adequada sobre o serviço público de transporte de passageiros, percurso, paragens com identificação dos interfaces e horários, com identificação do ponto de acesso em que se encontra;*
>
> *b) Informação clara e adequada que permita, quando aplicável, uma fácil leitura da rota e horários para acesso à sede de concelho e à cidade de referência, incluindo transbordos e modos de transporte a utilizar para o efeito;*
>
> *c) Informação clara e adequada sobre as tarifas e títulos de transportes disponibilizados no percurso em causa e ou na área geográfica em que se insere, incluindo de outros modos de transporte com o qual seja efetuado interface, bem como as condições de acesso a bonificações e descontos;*
>
> *d) Informação clara e adequada sobre os direitos dos passageiros nos vários modos de transporte, bem como dos deveres a observar e as cláusulas contratuais gerais aplicáveis ao contrato de transporte entre o operador de transportes e o passageiro*."

38. A acessibilidade aos transportes públicos não é apenas aferível pela existência de infraestruturas físicas adequadas ou pela existência de informação online, sendo condição essencial de acesso e compreensão do sistema, a existência de informação clara nos locais de acesso à rede.

39. A propósito de "Níveis mínimos do serviço público de transporte de passageiros", considera-se da maior relevância as medidas de reforço e expansão da rede, uma vez que constituem o referencial vigente para a cobertura mínima do território.

40. No que se refere ao apoio à elaboração de planos de mobilidade urbana sustentável, sugerimos a inclusão da expressão "ou de abrangência superior", uma vez que a AMT tem defendido, designadamente nos seus recentes estudos "Orientações para um novo

Programa Nacional de Mobilidade Sustentável" e "Obrigações de Serviço Público Verdes", a necessidade de elaboração de um Programa com abrangência nacional.

41. Os Planos de Mobilidade Urbana Sustentável são obrigatórios de acordo com o n.º 4 do artigo 47.º da Lei n.º 98/2021, de 31 de dezembro que aprova a Lei de Bases do Clima. A Recomendação (UE) 2023/550 da Comissão Europeia, de 8 de março, emite orientações quanto a programas nacionais de apoio ao planeamento da mobilidade urbana sustentável.

42. Contudo, a AMT defende a articulação dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMS) com um Programa Nacional de Mobilidade Sustentável (PNMS), não apenas em zonas urbanas, mas também na sua relação inter-regional e tendo em conta todas as infraestruturas e serviços regionais e nacionais de mobilidade e dos transportes.

43. Sugere-se igualmente que sejam incluídas, como elegíveis, medidas de articulação do transporte público com o transporte escolar e com o transporte para locais de trabalho, para ser ser possível efetuar, nos serviços escolares, o transporte de outras pessoas, quando existam lugares disponíveis.

44. Mais se sugere que a formação em mobilidade sustentável, para profissionais e dirigentes de operadores de transportes públicos bem como das AT, seja uma medida considerada elegível, tal como recomendado pela AMT no seu estudo "Obrigações de Serviço Público Verdes".

45. Esclarece o artigo 3.º que a definição e a concretização das medidas de promoção do transporte público são da competência das respetivas AT de cada AM e CIM nos termos do RJSPTP cabendo a cada AT identificar as medidas mais eficazes para aumentar a procura de transporte público e assegurar a sustentabilidade das operações que estão a seu cargo.

46. Contudo, sugere-se que a transmissão de informação relevante possa ser concentrada nas CIM e AM, em articulação com os respetivos municípios, no sentido de maximizar e uniformizar canais de reporte, tornando mais eficaz a comunicação entre entidades locais e nacionais.

47. O artigo 7.º estabelece que a fixação dos tarifários, incorporando o financiamento no âmbito do Incentiva+TP, é da competência das AT de cada AM e CIM, nos termos do RJSPTP e da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro.

48. Contudo, consideramos que deve ser feita referência ao Regulamento da AMT n.º 430/2019, de 16 de maio (na sua redação atual) uma vez que no mesmo constam as regras gerais tarifárias a ter em conta na formação de preços, essencial para a adequada fundamentação de tarifas e descontos por parte das AT.

49. Por outro lado, aquele instrumento regulamenta o n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento (CE) 1370/2007, que determina que todas as AT competentes da União Europeia devem tornar público, anualmente, no respetivo sítio da Internet, um relatório circunstanciado sobre as obrigações de serviço público impostas no âmbito das suas competências. O Regulamento n.º 430/2019 da AMT estabelece o conteúdo mínimo daquele relatório.

50. O artigo 7.º estabelece que os descontos promovidos pelo Estado, designadamente através dos passes 4_18@escola, sub_23 e Social+, são aplicados sobre os preços de venda ao público da tarifa de referência do título de transporte normal, sem prejuízo das AT poderem atribuir descontos adicionais, no âmbito do Incentiva+TP, aos segmentos de população já apoiados pelo Estado.

51. Tendo em conta que os passes 4_18@escola, sub_23 irão ser substituídos pelos "Passes Gratuitos para Estudantes", através de portaria, previsivelmente para entrar em vigor a partir da mesma data (1 de janeiro de 2024), sugere-se a substituição das designações dos passes.

52. Por outro lado, uma vez que a portaria de criação de "Passes Gratuitos para Estudantes" tem uma relação direta com o regime do presente decreto-lei, sugere-se que a portaria seja também ancorada no presente decreto-lei de forma a garantir uma melhor articulação dos vários instrumentos legais e regulamentares, devendo ser revogado expressamente Decreto-Lei n.º 203/2009, de 31 de agosto, que cria o passe sub23@superior.tp.

53. Por outro lado, o artigo 8.º estabelece que a não execução das verbas não determina uma correção dos valores a transferir, nem a obrigação de devolução das verbas não executadas a cada ano, as quais devem ser utilizadas na *"correta execução de investimentos plurianuais"* e para suportar outros encargos que resultem do presente decreto-lei.

54. Sugere-se que a expressão "correta execução" seja substituída apenas por "execução", por constituir um conceito indeterminado que pode prestar-se a entendimentos divergentes.

55. Contudo, a devolução ou acertos de montantes pode decorrer dos procedimentos do artigo 10.º e por via de auditorias e supervisão, , pelo que importa articular as duas disposições. Designadamente, se por um lado o artigo 8.º se refere a "investimentos plurianuais e outros encargos que resultem do presente decreto-lei", o artigo 10.º refere-se a "ações plurianuais".

56. No que se refere a obrigações de reporte, estabelece o artigo 9.º que cada AM e CIM submete, até ao final do primeiro semestre do ano seguinte, ao Fundo Ambiental a informação sobre a procura, oferta, receitas e custos das operações de transporte

público, bem como toda a informação sobre as medidas de promoção da utilização de transporte público implementadas ou em curso.

57. Contudo, é essencial que, para que tal se cumpra, os operadores transmitam e as AT estejam aptas a validar a informação necessária e em tempo. Nesse sentido, recomenda-se que seja estabelecido, tal como na portaria que cria a "Gratuitidade dos Passes para Estudantes":

- Tal como decorre das alíneas b), e) e g) do n.º 1 do artigo 46.º do RJSPTP, que o incumprimento da obrigação de serviço público, dos deveres de informação e comunicação e das regras relativas ao sistema tarifário previstas em instrumentos legais e regulamentares, constituem contraordenação;
- Que as contraordenações são puníveis com coima, nos termos previstos nos n.ºs 2 e 3 do artigo 46.º do RJSPTP;
- Que, nos termos do artigo 48.º do RJSPTP, a AMT é a entidade competente para o processamento das contraordenações, devendo as entidades públicas competentes comunicar à AMT a existência de infrações suscetíveis de sancionamento, quando constatadas;
- Que o não cumprimento das obrigações, por parte de incumpridores, dá lugar à suspensão do pagamento das compensações financeiras.

58. O adequado cumprimento das obrigações de reporte é um aspeto particularmente importante, como a AMT tem vindo sistematicamente a sinalizar no âmbito da sua atividade de supervisão, designadamente quanto ao dever de informação e comunicação no StePP - Sistema de Informação de Transporte Público de Passageiros por parte dos operadores que exploram serviços públicos de transporte de passageiros (artigo 22.º do RJSPTP) e quanto ao dever de informação sobre as verbas atribuídas a cada operador no âmbito de apoios concedidos ao abrigo do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril;

59. De facto, pese embora a evolução positiva que se tem registado, é fundamental melhorar os mecanismos de validação, pelas AT, da informação inserida pelos operadores, que nalguns casos ainda se verifica ser insuficiente.

60. É também essencial garantir, expressamente, que a informação reportada está adequadamente suportada em registos contabilísticos passíveis de ser auditados. De facto, a AMT tem efetuado ações de supervisão e verificação a alguns operadores no âmbito da avaliação prevista n.º 7 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, e constatado que alguns operadores, apesar das recomendações da AMT, não conseguem demonstrá-lo.

61. Sinaliza-se, assim, como positiva a articulação que o diploma estabelece entre o IMT, a AMT e o Fundo Ambiental no que se refere à definição da estrutura e do formato da informação a disponibilizar, com base nos princípios da acessibilidade e do reporte único, características que se consideram essenciais para aumentar a quantidade e qualidade dos reportes.

62. Quanto à supervisão da AMT o diploma estabelece:

- No artigo 7.º, que a implementação do Incentiva+TP nos transportes públicos por parte das AT não pode agravar o défice operacional das empresas públicas, matéria que será avaliada pela AMT, no âmbito das suas competências;
- No artigo 10.º, que a AMT efetua, de dois em dois anos, uma avaliação intercalar do financiamento atribuído;
- No artigo 12.º, que a atribuição das verbas previstas no âmbito do Incentiva+TP está sujeita à supervisão da AMT, no âmbito das suas competências;
- No artigo 9.º, sobre o projeto de portaria da "Gratuitidade de Passes de Estudante", que os montantes podem ser corrigidos em consequência de ações de supervisão, fiscalização, monitorização e auditoria desenvolvidos pela AMT e que os ajustes a que houver lugar são acertados no processamento seguinte.

63. Considera-se que deveria ser previsto, com períodos de avaliação harmonizados e articulados, que tendo em conta os mecanismos de transmissão de informação previstos, a AMT efetua bianualmente, a supervisão dos montantes atribuídos no âmbito do controlo anual das compensações, previsto na alínea c) do n.º 3 do artigo 34.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, determinando a devolução de montantes ou o acerto de contas em pagamentos subsequentes em caso de desconformidade legal e regulamentar.

64. O diploma estabelece diversas obrigações de transmissão de informação por parte das AT para a AMT e o IMT e que por estas entidades devem ser elaborados relatórios de avaliação (artigos 10.º e 11.º).

65. No seu estudo "Obrigações de Serviço Público Verdes", a AMT recomendou a aplicação obrigatória de um quadro comum para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), a implementação de plataformas e a comunicação de indicadores e metas de desempenho a serviços e infraestruturas, não apenas quanto à sua performance, mas também quanto ao seu impacto intermodal e contributo para os objetivos nacionais e internacionais em termos de transição energética, ambiental, em particular da descarbonização, e digital deste setor, nas dimensões do

desenvolvimento económico sustentável, com especial atenção para a coesão ambiental, social e territorial, e a compatibilização deste quadro comum com indicadores já existentes e utilizados.

66. Assim, recomenda-se, a propósito da elaboração dos relatórios mencionados, que se refira que os mesmos deverão conter um quadro de indicadores relativos ao desempenho dos serviços públicos de transporte de passageiros, bem como o impacto das medidas na redução de emissões de GEE e atração de passageiros para o transporte público.

67. Também tal com consta daquele estudo, seria relevante que tais relatórios refletissem sobre o conceito de "pobreza de mobilidade"3, geralmente causada por um fator ou por uma combinação de fatores, tais como rendimentos baixos, elevadas despesas com combustíveis ou a falta de transportes privados ou públicos acessíveis ou a preços comportáveis. A pobreza de mobilidade pode afetar particularmente os indivíduos e as famílias nas zonas rurais, insulares, periféricas, montanhosas, remotas e menos acessíveis ou nas regiões ou territórios menos desenvolvidos, incluindo as zonas periurbanas menos desenvolvidas e as regiões ultraperiféricas.

68. Por outro lado, o Estudo da AMT considera da maior relevância o estímulo da adoção de frotas de baixo nível de emissões, designadamente através da fixação das características de desempenho ambiental dos veículos, bem como a definição de proporções mínimas ambiciosas para veículos com zero emissões, entrando também em consideração com as zonas de operação. Não tendo as verbas previstas o alcance necessário para abranger tais investimentos, sugere-se que os relatórios de avaliação do programa possam incluir os restantes financiamentos atribuídos pelo Fundo Ambiental ou outros instrumentos, designadamente quanto a frotas, de forma a dotar a avaliação de uma perspetiva holística quanto aos impactos positivos das políticas públicas.

69. No artigo 11.º sugere-se que o relatório de avaliação global do IMT sobre programa Incentiva+TP tenha também em conta os contributos da AMT, que serão naturalmente diversos dos efetuados nas avaliações intercalares, considerando que a AMT tem, dentre as suas atribuições, a de *"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;"* (alínea x) do n.º 1 do artigo 5.º dos Estatutos da AMT);

[3] Regulamento (UE) 2023/955 do Parlamento Europeu e do Conselho. de 10 de maio de 2023 que cria o Fundo Social em matéria de Clima e que altera o Regulamento (UE) 2021/1060 https://portugal2030.pt/wp-content/uploads/sites/3/2023/05/reg_ue_2023_955.pdf

70. Finalmente, tendo em conta o princípio da não consignação de receitas fiscais, recomenda-se que seja referido, expressamente, que os objetivos de mobilidade sustentável são uma razão especial e fundamentada para afetar receitas a determinadas despesas para a prossecução de determinados fins, como seja a mobilidade sustentável e o cumprimento de compromissos nacionais e internacionais em termos de descarbonização.

71. O artigo 120.º da proposta de Lei de Orçamento de Estado (LOE) para 2024 estabelece que "É criado o programa «Incentiva +TP», que substitui o PART e o Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público (PROTransP), o qual é financiado, em 2024, por consignação de parte das receitas das taxas de carbono, no valor de 360 000 000 (euro)." (sublinhado nosso).

72. O artigo 16.º da Lei de Enquadramento Orçamental (LEO), aprovada pela Lei n.º 151/2015, de 11 de setembro, estabelece no n.º 1, que "*não pode afetar-se o produto de quaisquer receitas à cobertura de determinadas despesas*", e nisto consiste o princípio da não consignação. No entanto, esta regra encontra relevantes exceções (n.º 2 do artigo 16.º). Além disso, o legislador estabeleceu a possibilidade de, através de lei específica ou através de contrato, haver "receitas que sejam, por razão especial, afetas a determinadas despesas por expressa estatuição legal ou contratual" (alínea f) do n.º 2 do art.º 16.º da LEO). No entanto, quanto a essa possibilidade de, por lei ou contrato, e por razão especial, se afetarem receitas a certas despesas, a LEO estabeleceu limitações: assim, as normas que, nos termos da alínea f), consignem receitas a determinadas despesas têm caráter excecional e temporário (n.º 3 do art.º 16.º).

IV – RECOMENDAÇÕES

73. Face ao exposto, recomenda-se:

- Quanto a medidas de promoção do transporte público coletivo, sugerimos a inclusão, no elenco do artigo 3.º,de medidas relativas a direitos dos passageiros, incluindo a sua divulgação e promoção e tendo em conta os passageiros com mobilidade reduzida ou necessidades especiais sobretudo na ligação entre transportes públicos e terminais e interfaces e em todos os pontos da rede;
- Assim como a inclusão, na mesma disposição, de medidas dirigidas à formação profissional e escolar em mobilidade sustentável, para profissionais e dirigentes de operadores de transportes públicos bem como das AT, tal como recomendado pela AMT no seu estudo "Obrigações de Serviço Público Verdes";

- Quanto às medidas de "reforço ou expansão da rede", a que se refere a alínea b) do n.º 1 do artigo 3.º, é maior relevância a referência expressa a "níveis mínimos do serviço público de transporte de passageiros" estabelecida no anexo ao RJSPTP, como referencial vigente para a cobertura mínima do território;
- No que se refere ao apoio à elaboração de planos de mobilidade urbana sustentável (alínea e) do n.º 1 do artigo 3.º), sugere-se a inclusão da expressão "ou de abrangência superior", uma vez que a AMT tem defendido, designadamente nos seus recentes estudos "Orientações para um novo Programa Nacional de Mobilidade Sustentável" e "Obrigações de Serviço Público Verdes, a necessidade de aprovação de um Programa de abrangência nacional;
- A transmissão de informação relevante deveria estar concentrada nas CIM e AM, em articulação com os respetivos municípios, no sentido de maximizar e uniformizar canais de reporte, tornando mais eficaz a comunicação entre entidades locais e nacionais;
- No artigo 7.º deveria ser feita referência ao Regulamento da AMT n.º 430/2019, de 16 de maio (na sua redação atual) uma vez que no mesmo constam as regras gerais tarifárias a ter em conta na formação de preços;
- Tendo em conta que os passes 4_18@escola, sub_23 irão ser substituídos pelos "Passes Gratuitos para Estudantes", através de portaria, previsivelmente a partir da mesma data (1 de janeiro de 2024), sugere-se a substituição das designações dos títulos de transportes;
- Melhor articulação do artigo 8.º e do artigo 9.º no que se refere à previsão da possibilidade de correção, acerto e devolução de montantes;
- Previsão das sanções aplicáveis a entidades públicas e privadas que não transmitam a informação do sistema prevista legalmente ou por via regulamentar e necessária ao cálculo de compensações e transferências de verbas;
- Previsão, expressa, de que a informação reportada está adequadamente suportada em registos contabilísticos passíveis de ser auditados;
- Harmonização dos períodos de avaliação e supervisão da aplicação deste decreto-lei e do projeto de portaria de criação dos "Passes Gratuitos de Estudantes";

- No artigo 11.º sugere-se que o relatório de avaliação global do IMT sobre programa Incentiva+TP tenha em conta os contributos da AMT, que serão naturalmente diversos dos efetuados nas avaliações intercalares;
- Tal como decorre do estudo da AMT "Obrigações de Serviço Público Verdes", a propósito da elaboração dos relatórios de avaliação destes programas, sugere-se a inclusão da referência a que o mesmos deverão conter um quadro de indicadores relativos ao desempenho dos serviços públicos de transporte de passageiros, bem como avaliar o impacto das medidas na redução de emissões de GEE e na atração de passageiros para o transporte público, bem como na redução da "pobreza da mobilidade";
- Tendo em conta a maximização dos meios escassos disponíveis e o investimento público associado, promovendo a mobilidade de pessoas, sobretudo nos territórios de baixa densidade, considera-se recomendável prever expressamente que, por decisão da autoridade de transportes e consagração em contrato de serviço público, pode ser possível efetuar, nos serviços escolares, o transporte de outras pessoas, desde que o objeto principal do transporte contratado seja, comprovadamente, o transporte de alunos e que apenas quando existam lugares disponíveis, e sempre que não exista transporte público alternativo;
- Mais se sugere que o Diploma proceda à revogação expressa do Decreto-Lei n.º 203/2009, de 31 de –agosto, que criou o passe sub23@superior.tp, de forma a garantir melhor articulação com a portaria que cria os Passes Gratuitos para Estudantes;
- Finalmente, sugere-se incluir ainda a referência a que os relatórios de avaliação do programa incluam os restantes financiamentos atribuídos pelo Fundo Ambiental ou outros instrumentos, designadamente quanto a frotas, de forma a dotar a avaliação de uma perspetiva holística quanto aos impactos positivos das políticas públicas em matéria de mobilidade e transportes.

V– CONCLUSÕES

74. O Parecer da AMT, quanto Projeto de Decreto-Lei que aprova o regime jurídico do Programa de Incentivo ao transporte público coletivo de passageiros (Incentiva+TP) é favorável, designadamente porque:

- Acolhe diversas recomendações da AMT constantes do estudo "Obrigações de Serviço Público Verdes" relativas a medidas de promoção do transporte público;

- Vai ao encontro do quadro internacional e europeu de ação para a redução das emissões de GEE, no âmbito do 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 24% do valor total das emissões de GEE;
- Pode contribuir para, por um lado, alterar padrões de mobilidade, atraindo mais passageiros para o transporte público e, por outro lado, combater as externalidades negativas dos mercados da mobilidade e dos transportes;
- Constitui um contributo relevante para a promoção e defesa do interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável[4], que constitui efetivamente também um direito de cidadania, catalisador do investimento sustentado, produtivo e estruturante, público e privado, mas também um garante de uma esfera alargada e mais bem protegida dos direitos dos diversos segmentos sociológicos em presença, na perspetiva das dinâmicas da digitalização, da descarbonização, da neutralidade climática e da resiliência da economia e da sociedade, fortalecendo, a coesão socioeconómica e territorial;

75. Contudo, para permitir uma maior mobilidade e beneficiar o sistema no seu todo, não só do ponto de vista da sustentabilidade do serviço prestado e de um melhor sistema de transportes oferecido, mas também do ponto de vista operacional e da sua conformidade legal, regulamentar e contratual, bem como uma maior certeza jurídica e facilitar a sua implementação, será de ponderar a adoção das recomendações efetuadas no capítulo anterior.

Lisboa, 27-12-2023

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino

[4] Inclusividade - Envolve a 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 Pacote Ecológico Europeu.