



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 1-A/2020

de 3 de janeiro

Sumário: Dá continuidade em 2020 ao Programa de Apoio à Redução Tarifária nos transportes públicos.

O XXII Governo Constitucional reconheceu as alterações climáticas como um dos desafios estratégicos da sua ação governativa, assumindo o compromisso de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) em 55 % até 2030, em relação com as emissões de 2005, em alinhamento com a trajetória de neutralidade adotada no Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 107/2019, de 1 de julho. O setor dos transportes, que em Portugal é responsável por 24 % do valor total de emissões de GEE, deverá contribuir com uma redução de 40 % das suas emissões até 2030, o que, designadamente, implica uma alteração dos padrões de mobilidade da população a favor do transporte público.

Com efeito, o atual padrão de mobilidade nos grandes espaços urbanos portugueses, incluindo as áreas metropolitanas e as maiores cidades, assenta, sobretudo, na utilização de veículos particulares em detrimento do transporte público. Esta realidade tem como consequência a geração de externalidades negativas que afetam a competitividade dos territórios, para além de gerar graves consequências em termos ambientais.

Por outro lado, constata-se que os preços praticados pelo sistema de transportes coletivos de passageiros são, com frequência, muito elevados e, por isso, potenciadores de exclusão social, nomeadamente nas áreas metropolitanas onde se observam as maiores desigualdades.

Neste contexto, nos termos do artigo 234.º da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro, que aprova o Orçamento do Estado para 2019, previu-se o financiamento do Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos (PART), que tem por objetivo combater as externalidades negativas associadas à mobilidade, nomeadamente a exclusão social, a emissão de gases de efeito de estufa, a poluição atmosférica, o congestionamento, o ruído e o consumo de energia.

Deste modo, o PART visa atrair passageiros para o transporte coletivo, apoiando as autoridades de transporte com uma verba anual, que lhes permita operar um criterioso ajustamento tarifário e da oferta, no quadro das competências que lhes são atribuídas pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual.

O PART prevê uma ação de avaliação anual do impacto das medidas de redução tarifária e aumento de oferta no sistema nacional de transportes coletivos passageiros e de mobilidade, que constituirá um documento de reflexão com potencial para contribuir para o aperfeiçoamento das futuras formulações deste programa. Esta verba anual tem origem no adicionamento sobre as emissões de carbono dos combustíveis fósseis, a qual é, através do PART, aplicada em fins que permitem consagrar na prática os princípios de uma transição justa, apoiando um transporte público mais acessível para todos.

Neste sentido, importa agora consagrar o regime jurídico subjacente ao PART, através do presente decreto-lei, que permita a sua melhor articulação e execução pelas autoridades de transporte e que assegure a continuidade do programa, iniciado em 2019.

Foi ouvida a Autoridade da Mobilidade dos Transportes, a Área Metropolitana de Lisboa, a Área Metropolitana do Porto, a Associação Nacional de Municípios Portugueses, a Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central, a Comunidade Intermunicipal do Algarve, a Comunidade Intermunicipal do Baixo Alentejo, a Comunidade Intermunicipal do Alto Minho, a Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra, a Comunidade Intermunicipal das Beiras e Serra da Estrela, a Comunidade Intermunicipal do Viseu Dão-Lafões, a Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo, a Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo, a Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro.

Foi promovida a audição da Comunidade Intermunicipal do Alentejo Litoral, da Comunidade Intermunicipal do Alto Alentejo, da Comunidade Intermunicipal do Alto Tâmega, da Comunidade Intermunicipal do Ave, da Comunidade Intermunicipal do Cávado, da Comunidade Intermunicipal



do Douro, da Comunidade Intermunicipal do Oeste, da Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria, da Comunidade Intermunicipal do Tâmega e Sousa, da Comunidade Intermunicipal das Terras de Trás-os-Montes e da Comunidade Intermunicipal da Beira Baixa.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei estabelece o regime jurídico do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) nos transportes públicos coletivos de passageiros.

Artigo 2.º

Programa de Apoio à Redução Tarifária

O PART é um programa de financiamento das autoridades de transporte para a implementação e desenvolvimento de medidas de apoio à redução tarifária nos sistemas de transporte público coletivo de passageiros, bem como para o aumento da oferta de serviço e a expansão da rede.

Artigo 3.º

Medidas de apoio à redução tarifária

1 — Consideram-se como apoio à redução tarifária as medidas que envolvam uma ou mais das seguintes tipologias:

- a) Apoio à redução tarifária a todos os utilizadores;
- b) Apoio à redução tarifária ou à gratuitidade para grupos alvo específicos, incluindo pessoas com deficiência, com um grau de incapacidade igual ou superior a 60 %, certificada por Atestado Médico de Incapacidade Multiusos;
- c) Apoio à criação de «passes família»;
- d) Apoio às alterações tarifárias decorrentes do redesenho das redes de transporte e da alteração de sistemas tarifários.

2 — A definição e a concretização das medidas de redução tarifária são da competência das respetivas autoridades de transporte de cada área metropolitana (AM) e comunidade intermunicipal (CIM), nos termos do Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual.

Artigo 4.º

Financiamento do Programa de Apoio à Redução Tarifária

1 — O PART é financiado pelo Fundo Ambiental, criado pelo Decreto-Lei n.º 42-A/2016, de 12 de agosto, na sua redação atual.

2 — As verbas referidas no número anterior provêm 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, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 73/2010, de 21 de junho, na sua redação atual.

3 — O montante das receitas a consignar anualmente ao Fundo Ambiental para o PART é estabelecido na lei que aprova o Orçamento do Estado.

4 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, o acesso ao financiamento do PART está sujeito a uma comparticipação mínima dos municípios que integram as AM e CIM, nos seguintes termos:

- a) Em 2020, a comparticipação mínima é de 10 % da verba transferida pelo Estado;
- b) Em 2021 e anos seguintes, a comparticipação mínima é de 20 % da verba transferida pelo Estado.



5 — Caso a autoridade de transporte não esgote as verbas que lhe são atribuídas no âmbito do PART, a comparticipação mínima é calculada com base nas verbas efetivamente despendidas.

Artigo 5.º

Distribuição das verbas do Programa de Apoio à Redução Tarifária

1 — O valor previsto no n.º 3 do artigo 4.º é distribuído pelas AM e pelas CIM de acordo com o fator de distribuição, a estabelecer através de despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, da modernização do Estado e administração pública, do ambiente e das infraestruturas, tendo em consideração o número de utilizadores de transportes públicos, ponderado pelo tempo médio de deslocação em transportes públicos, de acordo com os dados apurados nos Censos 2011, e por um fator de complexidade dos sistemas de transporte nas áreas metropolitanas.

2 — A parcela das verbas que cabe a cada AM ou CIM corresponde ao resultado do valor individual do fator de distribuição, dividido pelo somatório de todos os fatores de distribuição.

3 — As AM e CIM procedem à repartição das dotações pelas autoridades de transporte existentes no seu espaço territorial, tendo em consideração, designadamente, a oferta em lugares quilómetro associados aos serviços de transporte por estas geridos.

4 — Nos casos em que o sistema tarifário seja integrado entre operadores de diferentes autoridades de transporte, a repartição das verbas referidas no número anterior deve ser ajustada em conformidade com o modelo de integração tarifária.

5 — Das verbas alocadas a cada autoridade de transporte, uma parcela não inferior a 60 %, destina-se a financiar as medidas de apoio à redução tarifária previstas no artigo 3.º, devendo o valor remanescente ser aplicado no aumento da oferta de serviço e na extensão da rede.

6 — As verbas do PART destinadas a apoiar a redução tarifária não podem ser utilizadas para compensar os descontos existentes anteriores a 2019, atribuídos pelas autoridades de transporte ou operadores.

Artigo 6.º

Tarifários

1 — A fixação dos tarifários, incorporando o financiamento no âmbito do PART, é da competência das autoridades de transporte de cada AM e CIM, nos termos do RJSPTP, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual.

2 — Os descontos promovidos pelo Estado, através designadamente 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, estabelecida nos termos do número anterior, sem prejuízo das autoridades de transporte poderem atribuir descontos adicionais, no âmbito do PART, aos segmentos de população já apoiados pelo Estado.

3 — As autoridades de transportes contíguas podem articular-se no sentido de estender os apoios a serviços de transporte coletivo de passageiros que abranjam os respetivos territórios.

4 — A adoção do PART por parte das autoridades de transporte não pode agravar o défice operacional das empresas públicas.

Artigo 7.º

Procedimentos no âmbito do Programa de Apoio à Redução Tarifária

1 — Até ao dia 15 de dezembro de cada ano, cada AM e CIM deve submeter ao Fundo Ambiental o plano de aplicação das dotações do PART para o ano seguinte, o qual deve conter a descrição das medidas a realizar, incluindo as adotadas em anos anteriores e que se mantêm, bem como as respetivas estimativas de encargos.

2 — As dotações fixadas na Lei do Orçamento do Estado de cada ano são transferidas pelo Fundo Ambiental para as AM e CIM.



3 — A transferência referida no número anterior é feita numa base trimestral, devendo a primeira transferência ocorrer em janeiro de cada ano, tendo por base o plano de aplicação das dotações previsto no n.º 1.

4 — Nos anos em que a lei que aprova o Orçamento do Estado não entre em vigor no dia 1 de janeiro do ano civil correspondente, à transferência de verbas prevista nos números anteriores aplica-se o regime de duodécimos, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

5 — No caso de o programa não ter vigorado durante um ano civil, a verba a transferir mensalmente é determinada através da divisão do valor total considerado no ano civil anterior pelo número de meses em que o programa vigorou.

6 — O disposto nos números anteriores é igualmente aplicável a outros recursos financeiros estabelecidos na Lei do Orçamento do Estado, afetos a AM ou CIM para a implementação do PART.

Artigo 8.º

Relatório anual

Até ao dia 15 de fevereiro do ano seguinte, cada AM e CIM deve submeter ao Fundo Ambiental o relatório anual de execução do PART do ano anterior, o qual deve conter a:

- a) Descrição dos sistemas tarifários existentes e das alterações adotadas;
- b) Descrição das medidas de apoio à redução tarifária implementadas;
- c) Descrição de outras medidas de aumento da oferta de serviço e de extensão da rede executadas;
- d) Verba despendida por cada medida concretizada;
- e) Percentagem da verba total aplicada em medidas de apoio à redução tarifária;
- f) Vendas e receita total, por tipo de título de transporte disponibilizado; e
- g) Avaliação do impacto das medidas realizadas nos serviços de transporte, nomeadamente em termos de volume de passageiros transportados.

Artigo 9.º

Avaliação do Programa de Apoio à Redução Tarifária

O Fundo Ambiental deve submeter os documentos referidos nos artigos 7.º e 8.º ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), o qual apresenta e torna público, até 30 de abril de cada ano, um relatório global de avaliação do impacto do PART no sistema nacional de transportes coletivos passageiros e de mobilidade.

Artigo 10.º

Reembolsos

Após a entrega do relatório a que se refere o artigo 8.º, cada AM e CIM deve proceder ao reembolso das verbas previstas, mas não utilizadas, no prazo máximo de 30 dias, a contar da comunicação do Fundo Ambiental para o efeito.

Artigo 11.º

Norma transitória

Em 2020, e para os efeitos do disposto no n.º 1 do artigo 7.º, cada AM e cada CIM devem submeter o plano de aplicação das dotações do PART para o ano seguinte até 15 dias após a data da entrada em vigor do presente decreto-lei.

Artigo 12.º

Norma revogatória

É revogado, com efeitos a 1 de janeiro de 2020, o Despacho n.º 1234-A/2019, de 31 de janeiro, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 24, de 4 de fevereiro.



Artigo 13.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 19 de dezembro de 2019. — *Pedro Gramaxo de Carvalho Siza Vieira* — *Ricardo Emanuel Martins Mourinho Félix* — *Alexandra Ludomila Ribeiro Fernandes Leitão* — *João Pedro Soeiro de Matos Fernandes* — *Pedro Nuno de Oliveira Santos*.

Promulgado em 2 de janeiro de 2020.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 3 de janeiro de 2020.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

112897042