

PROGRAMA DE APOIO À REDUÇÃO DO TARIFÁRIO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS (PART)

PRINCIPAIS QUESTÕES COLOCADAS

02/04/2020

O Despacho n.º 1234-A/2019, de 4 de fevereiro, veio regular o Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos (PART) previsto no Artigo 234.º da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro - Lei do Orçamento do Estado para o ano de 2019.

Posteriormente, o Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro, veio revogar aquele despacho e dar continuidade em 2020 ao PART.

No âmbito do Decreto do Presidente da República n.º 14-A/2020, de 18 de março, e do Decreto n.º 2-A/2020, de 20 de março, foi publicado o Despacho n.º 3547-A/2020, de 22 de março, que estabeleceu que as autoridades de transportes locais, previstas na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, devem proceder à articulação com os respetivos operadores de transportes, no sentido de proceder a alterações à operação de transportes e necessários ajustamentos nos respetivos procedimentos, designadamente no sistema de validação e venda de títulos, que decorram de regras imperativas de salvaguarda da saúde pública e proteção de funcionários e utentes.

Considerando a utilidade de divulgar publicamente as respostas às questões que desde o início deste programa têm vindo a ser colocadas ao Fundo Ambiental e ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes I. P., partilham-se, através deste documento, os esclarecimentos prestados. Estes esclarecimentos são suscetíveis de ser atualizados em função de outras questões que venham a surgir.

1- ESTADO DE EMERGÊNCIA / COVID19

1.1 Podem os planos de aplicação das verbas do PART 2020 submetidos ao Fundo Ambiental ser alterados para fazer face ao Estado de Emergência e às instruções daí decorrentes entretanto estabelecidas?

Sim. Tal como foi prática em 2019, os planos de aplicação das verbas do PART são uma estimativa, podendo ser alvo de alterações por parte das autoridades de transportes sempre que estas entendam necessário.

As decisões das autoridades de transportes devem ser refletidas em novas versões dos planos inicialmente apresentados e remetidas ao Fundo Ambiental, de modo a poder manter-se o registo atualizado das medidas efetivamente planeadas.

1.2 O pagamento das verbas do PART para os meses em que não haja validações de bilhetes, como resultado das regras decretadas no âmbito do Estado de Emergência, pode ser feito com base no histórico de receitas?

Sim. De acordo com as orientações do Fundo Ambiental a todas as CIM e AM, constantes da Nota Informativa enviada no dia 25 de março de 2020, "*as autoridades de transportes podem proceder à atribuição das verbas consignadas pelo Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos, previsto no Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro, tendo por base critérios mais adequados à situação atual, ou seja, tendo por base dados históricos relativos à utilização dos serviços de transporte público de passageiros e/ou das vendas dos respetivos títulos de transporte quando não existiam as atuais restrições e os níveis de oferta que se mantêm em operação para assegurar o serviço à população.*"

1.3 Em que moldes devem ser alocadas as verbas do financiamento, no contexto do Estado de Emergência?

Uma vez que o Decreto do Presidente da República n.º 14-A/2020, de 18 de março, o Decreto n.º 2-A/2020, de 20 de março, e o Despacho n.º 3547-A/2020, de 22 de março determinaram diversas medidas com impacto na oferta e nos tarifários dos transportes públicos, as verbas relativas ao PART podem ser aplicadas na compensação aos operadores pela manutenção de serviços de transportes no contexto e durante a vigência do Estado de Emergência.

Uma vez que no atual contexto de Estado de Emergência causado pela Pandemia Covid19, tal decorre do Despacho n.º 3547-A/2020, de 22 de março, por motivos de saúde pública, a validação e venda de títulos de transporte está necessariamente condicionada, considera-se que, no âmbito da necessidade de manutenção de serviços públicos essenciais e consequente ajustamento temporário e excecional de procedimentos, os pagamentos efetuados aos operadores pelo serviço público enquadram-se no âmbito de compensações tarifárias, pelo que têm enquadramento no âmbito dos mecanismos de financiamento subjacente ao PART. Quanto ao demais, aquele despacho habilita as autoridades de transportes locais a proceder aos ajustamentos a procedimentos que se verifiquem necessários.

2- ENQUADRAMENTO

2.1 Qual a finalidade do Programa de apoio à redução tarifária nos transportes públicos (PART)?

O PART destina-se à redução tarifária nos transportes públicos coletivos e ao aumento da oferta de serviços, tendo 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*".

3- REPARTIÇÃO DA DOTAÇÃO FINANCEIRA

3.1 Como são repartidos os lugares.km nos casos em que se verifica integração tarifária?

Nos casos em que o sistema tarifário seja integrado entre operadores de diferentes autoridades de transporte, como é designadamente o caso das AM, a repartição das verbas deverá ser ajustada em conformidade com o modelo de integração tarifária.

3.2 Os serviços criados após 2010 não foram considerados nos indicadores utilizados para repartição da dotação financeira?

A necessidade de utilizar indicadores que representassem, de forma idêntica, todo o território nacional, conduziu à utilização de dados provenientes dos Censos 2011.

3.3 A repartição da dotação das CIM pelas diversas AT do seu território poderá ser efetuada com base nos lugares.km da rede que será colocada a concurso?

Nos termos do n.º 3 do Artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro, a responsabilidade da repartição das dotações compete às AM e às CIM, tendo em consideração, designadamente, a oferta em lugares.km associados aos serviços de transporte por estas geridos.

4- PREPARAÇÃO DAS CANDIDATURAS

4.1 Quem define e implementa as ações de redução tarifária?

A definição e a implementação das ações de redução tarifária são da competência das respetivas autoridades de transportes de cada AM e CIM, nos termos da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual.

4.2 Em que moldes devem ser alocadas as verbas do financiamento?

Uma parcela não inferior a 60% deverá ser alocada para redução tarifária e o valor remanescente será alocado ao aumento da oferta de serviço e à extensão da rede, sendo esta avaliação feita para o conjunto da CIM / AM.

4.3 O financiamento pode ser aplicado apenas na redução tarifária?

Sim, o financiamento pode ser aplicado integralmente (100%) na redução tarifária. No aumento da oferta e na extensão da rede apenas pode ser aplicado um máximo de 40% da totalidade do financiamento.

4.4 Sendo o Estado a Autoridade de Transportes da CP como proceder para negociar com este operador?

A CP designou um conjunto de interlocutores especificamente para articularem com as Autoridade de Transportes as reduções tarifárias que pretendem candidatar ao PART. Esses contactos foram oportunamente divulgados, pelo IMT, junto de todas as AM e CIM.

4.5 Podem os serviços inter-regionais beneficiar do PART?

Sim. Nos termos do n.º 3 do Artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro, “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”.

4.6 Como podem duas AM/CIM contíguas evitar descontinuidades tarifárias acentuados nas deslocações entre os seus territórios?

As Autoridades de Transporte contíguas podem articular-se, se assim o desejarem, para encontrar soluções tarifárias que beneficiem ambos os territórios, evitando descontinuidades tarifárias acentuados.

4.7 Como obter dados de operação para fundamentar a escolha das medidas a implementar?

Através dos processos de reporte de dados dos Operadores de Transporte Público às Autoridades de Transportes.

4.8 É necessário uma Autoridade de Transportes assumir competências para apresentar candidatura ao PART?

Não é necessário qualquer comprovativo de assunção de competências para efeitos de candidatura ao PART. Nos termos do n.º 1 do Artigo 6.º do RJSPTP “*os municípios são as autoridades de transportes competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros municipais*” e, nos termos do n.º 1 do Artigo 7.º do mesmo regime, “*as comunidades intermunicipais são as autoridades de transportes competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros intermunicipais*”.

4.9 Qual o instrumento para as Autoridades de Transportes procederem ao financiamento dos Operadores?

A Lei nº 52/2015, de 9 de junho, no seu Artigo 23.º determina que as obrigações de serviço público podem ser estabelecidas através de ato do órgão executivo da autoridade de transportes e o Regulamento n.º 1370/2017, de 23 de outubro, permite o recurso à publicação de regra gerais de compensação de obrigações de serviço público em casos de bonificação ou descontos em tarifas ou de fixação limites máximos a serem cobrados, dispensando a obrigação de contratos de serviço público para este efeito.

5- CRITÉRIOS DE ELEGIBILIDADE

5.1 Quais as tipologias de ações de apoio à redução tarifária elegíveis?

As tipologias de ações elegíveis são as seguintes:

- a) Apoio à redução tarifária transversalmente a todos os utentes;
(e.g. redução do preço dos títulos existentes em x%)
- 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;
(e.g. redução/gratuidade para crianças, idosos, pessoas residentes num determinado local, pessoas com mobilidade reduzida, desempregados)
- c) Apoio à criação de “passes família”;
(e.g. redução para famílias numerosas)
- d) Apoio às alterações tarifárias decorrentes do redesenho das redes de transporte e da alteração de sistemas tarifários.
(e.g. criação de um novo passe numa zona anteriormente abrangida por dois passes distintos, passes horários/zonais)

5.2 Podem os municípios que já disponibilizam transporte gratuito beneficiar do PART, tendo em consideração que não pode aplicar reduções tarifárias e que o aumento da oferta e a extensão da rede não podem superar os 40% do financiamento?

A regra dos 60%/40% é aplicável ao conjunto das ações propostas por cada CIM. Deste modo um município que já disponibilize transporte gratuito pode candidatar-se a ações unicamente destinadas ao aumento da oferta e à extensão da rede, desde que no conjunto da CIM / AM se cumpra a regra de o mínimo de 60% das verbas do PART serem aplicadas a reduções tarifárias.

De notar que as verbas do PART não podem ser usadas para compensar descontos existentes à data de publicação do despacho, conferidos pelas autoridades de transporte ou operadores.

5.3 A realização de estudos, a aquisição de sistemas de apoio à exploração e a realização de campanhas de divulgação da redução tarifária são elegíveis?

A realização de estudos, a aquisição de SAE e as campanhas de divulgação não são despesas elegíveis no âmbito do PART. Algumas destas ações poderão vir a ser elegíveis para financiamento no âmbito do Fundo de Transportes.

5.4 O financiamento também pode ser aplicado à melhoria das condições dos serviços?

Não, o financiamento destina-se exclusivamente à redução tarifária, ao aumento da oferta de serviço e à extensão da rede.

5.5 Se uma Autoridade de Transportes ou um Operador já financiam uma redução tarifária à data de publicação do PART (e.g. disponibilizando passes escolares gratuitos) a compensação desse financiamento é elegível no âmbito do PART?

Nos termos do n.º 6 do Artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro, “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”.

6- OUTRAS QUESTÕES

6.1 Qual o impacto do PART nos Passes 4_18, Sub23?

O PART não prevê qualquer alteração nos critérios de atribuição dos apoios já existentes, nem no modelo de cálculo das compensações destes passes, pelo que caso a redução tarifária a implementar contemple a tarifa inteira dos passes de referência o valor das compensações dos passes 4_18 e Sub23 será reduzido proporcionalmente.

6.2 Qual a evolução prevista da comparticipação mínima?

Nos termos dos n.ºs 4 e 5 do Artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro:

“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.”