

**Relatório da Audiência n.º 59 -COFMA-XIII**

**Dia:** 8 de novembro de 2018

**ENTIDADE:** ANTROP

**ASSUNTO:** *Orçamento do Estado para 2019.*

**Recebida pelos Senhores Deputados:**

- Cecília Meireles (CDS-PP) Vice-Presidente da Comissão;
- Carla Barros (PSD);
- Fernando Rocha Andrade (PS);
- Heitor de Sousa (BE)
- Pedro Mota Soares (CDS-PP);
- Bruno Dias (PCP)

**Síntese dos Temas Abordados:**

A Senhora Vice-Presidente, Deputada Cecília Meireles, deu as boas vindas aos representantes da ANTROP, dando nota do modo de condução dos trabalhos tendo depois passado a palavra ao representante da Associação.

Depois de agradecer o agendamento desta audiência, a delegação da ANTROP veio defender uma pretensão antiga do sector do transporte rodoviário de passageiros, solicitando que seja aplicada uma medida de discriminação positiva nos combustíveis, a qual deveria ser acolhida, no entender da Associação, em sede de Lei do Orçamento do Estado para 2019 (LOE 2019). Tratar-se-ia, na prática, de tornar extensível ao transporte de passageiros, um regime que já beneficia o transporte de mercadorias, relacionado com o “gasóleo profissional”. Recordou, a este propósito, que a legislação comunitária acolhe tal possibilidade. Sustentam que o sector assegura, há décadas, um serviço público de transporte sem qualquer apoio, que se tem degradado, nomeadamente ao nível do parque de viaturas. Sublinham que a medida proposta teria a virtude de promover práticas mais sustentáveis de transporte que contrariam a cultura ainda muito enraizada do transporte individual.

Estimam que a redução de receita fiscal, não chegaria aos 20 milhões. Consideram que esta medida seria mais útil e mais oportuna que a anunciada redução do ISP, até porque induz comportamentos mais amigos do ambiente, desencorajando o uso do transporte individual. Sublinharam também a importância desta medida para promover a competitividade do sector.

Em sede de debate, o Senhor Deputado Fernando Rocha Andrade (PS) defendeu que, enquanto que no caso no transporte de mercadorias há o argumento da competitividade, no transporte de passageiros o mesmo não se aplica. Não obstante, trata-se, a seu ver, de uma reflexão interessante. Assinalou ainda que, para além dos passes sociais, há na proposta de OE medidas positivas para apoiar o setor. Concluiu observando que o tradicional apoio de um valor pecuniário por litro de combustível poderá não ser a melhor forma de aplicar o “envelope” de 20 milhões destinados ao setor. Desafiou a ANTROP a apresentar medidas alternativas que considerem importantes para o seu setor.

Depois de cumprimentar a delegação da ANTROP, o Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) lembrou que o PCP apresentou várias propostas visando a resolução dos problemas relacionados com os preços dos combustíveis. Notou que apesar do preço do gasóleo ter baixado, isso não se refletiu no preço final, observando que esta ligação causa-efeito da relação entre tarifário e preço dos combustíveis não é clara, nem mesmo nos transportes públicos. Defendeu uma política energética alternativa aliada a políticas tarifárias adequadas nos transportes públicos, assinalando avanços nesta proposta de LOE 2019. Questionou a ANTROP sobre a expectativa de aumento da procura que poderia resultar da alteração do tarifário a partir de 2019, observando ainda que se pode questionar a capacidade de resposta face a vários cenários possíveis. Concluiu, levantando a questão dos vasos comunicantes entre serviço de transporte regular o serviço ocasional, decorrente do crescimento do turismo.

Na sua intervenção, o Senhor Deputado Heitor de Sousa (BE) focou a sua intervenção na medida que considera da maior importância como é a criação de passe social único para a Área Metropolitana de Lisboa (AML). Aproveitou para fazer uma brevíssima resenha histórica da introdução do passe social em Portugal que permitiu a democratização do transporte de passageiros. Questionou a ANTROP sobre as medidas compensatórias para a adoção do passe social único, porventura já acordadas entre as operadoras de transportes e o Governo. Lembrou que tem havido um conjunto de operadores se sempre se eximiram de participar na bilhética comum e que, essa situação vai acabar porque

todos são convocados a aderir. Perguntou também se vai ser aplicado o critério de passageiro/km para repartição da receita. Recordando que o Governo se refere um “envelope financeiro” de cerca de 83 milhões de euros para este Programa de Apoio à Redução Tarifária, quis saber se, na opinião da ANTROP, esse valor será suficiente.

O Senhor Deputado Pedro Mota Soares (CDS-PP) lembrou que o CDS tem, desde o início, contestado a sobretaxa do ISP, a qual não cumpre o princípio da neutralidade fiscal. Considerou também negativa uma das medidas desta proposta de LOE 2019 de aumentar um cêntimo o ISP por via da taxa do carbono, prejudicando consumidores e contribuintes. Saliu ainda que o aumento do ISP também tem impacto negativo no preço dos transportes públicos. Consideram, de qualquer modo, que a proposta apresentada é pertinente e como tal, será objeto de análise mais profunda pelo CDS.

Respondendo à questão colocada pelo Senhor Deputado Fernando Rocha Andrade (PS), a delegação da ANTROP, na sua intervenção final, admitiu a possibilidade de existirem outras medidas de apoio ao sector positivas. Lembrou, por exemplo, que a frota de autocarros necessita de ser renovada até para reduzir a “pegada ecológica”. Sobre a questão lançada pelo Senhor Deputado Bruno Dias (PCP), observou que as tarifas nunca baixaram, também por causa da inflação.

Recordou que o aumento muito significativo das tarifas, em 2011, se destinou a garantir a sustentabilidade financeira dos operadores mas isso não sucedeu porque houve, por via da crise, uma forte contração da procura. A ANTROP também manifestou apreensão relativamente ao modo como o sector conseguirá reagir ao aumento da procura, esperado a partir de abril. Para já, a expectativa é que se alterarão os perfis de mobilidade. Sobre a questão dos vasos comunicantes, colocada pelo Senhor Deputado Bruno Dias (PCP), esclareceu que os maiores operadores não têm praticamente serviço comercial. Relativamente às questões levantadas pelo Senhor Deputado Heitor de Sousa (BE), esclareceu que a AML, interlocutor da ANTROP nesta matéria, mostrou disposição para aplicar o mecanismo de compensação de défice tarifário que resulta da imposição de preço mais baixo, ou seja pelo desconto que as operadoras são “forçadas” a aceitar, faltando ainda discutir a partilha de receita adicional que resultar do aumento esperado da procura. Considera a ANTROP que constituiria um incentivo importante para manter o interesse dos operadores no controlo da receita, nomeadamente ao nível da fiscalização. Desconhecem se o anunciado “envelope financeiro” de 83 milhões de € será suficiente,

Comissão de Orçamento, Finanças e Modernização Administrativa

---

informando todavia, que a ANTROP está a trabalhar com a AML na definição de cenários possíveis de mobilidade.

Respondendo, por fim, ao Senhor Deputado Pedro Mota Soares (CDS-PP), reiterou a importância da haver, independentemente do ciclo económico, medidas de discriminação positiva no sector dos transportes de passageiros, à semelhança do que sucede noutros países europeus como em Espanha, até para se poder constituir como alternativa ao transporte individual.

A Senhora Vice-Presidente da Comissão agradeceu as informações e esclarecimentos apresentados pela ANTROP e deu por encerrada a audiência.

Diversa informação sobre a audiência, nomeadamente a documentação apresentada pelo ANTROP e a gravação, pode ser consultada na [página internet](#) da audiência, pelo que se dispensa o seu aprofundamento nesta sede.

Palácio de São Bento, 8 de novembro de 2018

**A Vice-Presidente da Comissão**

**Cecília Meireles**