ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

NOTA TÉCNICA

Projeto de Lei n.º 964/XIV/3.ª (PAN)

Estabelece o reforço e avaliação da implementação e execução do Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos (PART) e do Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público (PROTRANSP)

Data de admissão: 4 de outubro de 2021

Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação (6.ª)

Índice

I. Análise da iniciativa

II. Enquadramento parlamentar

III. Apreciação dos requisitos formais

IV. Análise de direito comparado

V. Consultas e contributos

VI. Avaliação prévia de impacto

Elaborado por: Luís Marques, Gonçalo Sousa Pereira (DAC), Isabel Pereira (DAPLEN), Fernando Bento Ribeiro e Leonor Calvão Borges (DILP)

I. Análise da iniciativa

- **A iniciativa**

A presente iniciativa propõe o reforço e a avaliação da implementação e execução do Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos (PART)[1] e do Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público (PROTransP)[2].

Na exposição de motivos é abordada a necessidade de avaliar os resultados do PART e do PROTransP, com o intuito de concretizar os objetivos propostos para a neutralidade carbónica já em 2030. A avaliação a desenvolver deverá contribuir para o incentivo ao uso de transportes públicos coletivos, promovendo o aumento da oferta e a melhoria da qualidade e intermodalidade dos mesmos.

A iniciativa determina a obrigação de apresentação, por parte do Governo, à Assembleia da República, num prazo de nove meses, de um relatório de avaliação dos programas PART e PROTransP, a elaborar por um grupo de trabalho, composto por personalidades de reconhecido mérito no domínio dos transportes, do ambiente e da economia. O relatório a desenvolver deverá analisar a evolução do uso de transportes coletivos e de transportes privados, a correlação dessa evolução com estes programas, bem como os recursos financeiros afetos aos programas e respetivos indicadores de custo-eficácia.

Finalmente, o projeto de lei estabelece que o Governo proponha à Assembleia da República a adoção de medidas, devidamente fundamentadas, para o reforço e aumento da eficácia dos supracitados programas.

[1] https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Paginas/Programa-apoio-PART.aspx
[2] https://www.fundoambiental.pt/avisos-2020/mitigacao-das-alteracoes-climaticas/programa-de-apoio-a-densificacao-e-reforco-da-oferta-de-transporte-publico-protransp.aspx

- **Enquadramento jurídico nacional**

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 107/2019, de 1 de julho, aprovou o Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RNC 2050), e adotou o compromisso de alcançar a neutralidade carbónica em Portugal até 2050, que se traduz num balanço neutro entre emissões de gases com efeito de estufa (GEE) e o sequestro de carbono pelo uso do solo e florestas.

O Roteiro aponta, como potencial de redução de emissões em 2030 neste setor, face a 2005, entre 43 e 46% e afirma que «*A descarbonização do setor dos transportes será quase total (redução de 98% das emissões de GEE face a 2005) e será alicerçada fundamentalmente no reforço do papel do sistema de transporte público e na substituição dos atuais veículos a combustíveis fósseis por uma frota essencialmente elétrica. O uso de hidrogénio e de biocombustíveis avançados terá também um papel importante na substituição dos combustíveis atuais*.»

O PART 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[3], na sua redação atual.

A Lei n.º 52/2015, aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP). Pelo artigo 3.º deste diploma são extintas as Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e do Porto. As áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto sucedem àquelas, passando a dispor, no domínio do transporte público de passageiros, das atribuições e competências estabelecidas no RJSPTP.

[3] Diploma consolidado retirado do sítio na Internet do *Diário da República Eletrónico*. Todas as referências legislativas, com exceção da Constituição da República Portuguesa, são feitas para o portal oficial do *Diário da República Eletrónico*, salvo indicação em contrário.

Este diploma é aplicável às regiões autónomas dos Açores e da Madeira, com as necessárias adaptações, decorrentes nomeadamente da especificidade dos serviços regionais competentes nestas matérias.
Os artigos 38.º a 41.ºdizem respeito a "Títulos e tarifas de transporte". O artigo 38.º regula os "*Títulos de transporte*"; o 39.º "*Títulos da iniciativa dos operadores*"; o 40.º "*Fixação e atualização de tarifas*", e o 41.º "*Regras de utilização, repartição de receitas e fixação e atualização tarifária de títulos de transporte intermodais*".

O Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro, dá continuidade, em 2020, ao Programa de Apoio à Redução Tarifária nos transportes públicos.

No sítio Internet do Ministério do Ambiente e Ação Climática, encontra-se disponível uma ligação para o Formulário de Submissão do Plano de Aplicação da Dotação do PART 2020[4] . Na mesma página está também disponível uma ligação à "Lista de Perguntas Frequentes (FAQ) sobre o PART".

Em 1 de abril de 2020, o Governo publicou na sua página oficial Internet o "Balanço do Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos"[5].

No Orçamento do Estado para 2020, aprovado pela Lei n.º 2/2020, de 31 de março, o Artigo 288.º - Programa de apoio à redução tarifária nos transportes públicos – prevê-se que: "Em 2020, o montante das receitas a consignar ao Fundo Ambiental para financiamento do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) nos transportes públicos é de 138 600 000 (euro), com produção de efeitos a 1 de janeiro".

O Despacho n.º 5545-B/2020, de 15 de maio, estabelece as regras aplicáveis ao PROTransP.

[4] https://www.fundoambiental.pt/avisos-2020/mitigacao-das-alteracoes-climaticas/part-2020.aspx
[5] https://www.fundoambiental.pt/ficheiros/programa-de-apoio-a-reducao-do-tarifario-dos-transportes-publicos-part-faq-pdf

Este programa de financiamento é dirigido à melhoria da oferta de transportes públicos de passageiros nas Comunidades Intermunicipais (CIM), podendo ser aplicado no financiamento dos serviços de transporte público considerados como serviços essenciais ao abrigo do Despacho n.º 3547-A/2020, de 22 de março, e que, decorrentes das medidas excecionais de proteção da saúde pública, sejam deficitários do ponto de vista da cobertura dos gastos operacionais pelas receitas da venda de títulos de transporte, nos termos do artigo 4.º da Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril.

O Despacho n.º 3547-A/2020, de 22 de março assegura o funcionamento das cadeias de abastecimento de bens e dos serviços públicos essenciais e foi alterado pelo Despacho n.º 4328-C/2020, de 8 de abril.
O Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, estabelece a definição de procedimentos de atribuição de financiamento e compensações aos operadores de transportes essenciais, no âmbito da pandemia COVID-19

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT)[6] procederá à supervisão da atribuição das referidas compensações, nos termos referidos no Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril.

A Lei n.º 2/2020, de 31 de março, que aprova o Orçamento do Estado para 2020, prevê o financiamento do PROTransP, que tem por objetivo promover o reforço dos atuais serviços e a implementação de novos serviços de transporte público, regular e flexível, que resultem em ganhos em termos da acessibilidade dos territórios e das suas populações aos principais serviços e polos de emprego, e que promovam a transferência dos atuais utilizadores do transporte individual para o transporte coletivo de passageiros, contribuindo assim para a indução de padrões de mobilidade mais sustentáveis e para a descarbonização da mobilidade.

[6] https://www.amt-autoridade.pt/

A dotação prevista na Lei do Orçamento do Estado de 2020 (Lei n.º 2/2020) para a execução do PROTransP é de 15.000.000,00 € (quinze milhões de euros) [Artigo 289.º].[7]

A definição e implementação das ações a realizar no âmbito do PROTransP é da competência das respetivas autoridades de transportes de cada CIM, nos termos da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual. Compete a estas proceder à repartição das dotações pelas autoridades de transporte existentes no seu espaço territorial.
Até 60 dias após a entrada em vigor do presente despacho, cada CIM remete ao Fundo Ambiental o plano de aplicação das dotações do PROTransP.

Recentemente, o Despacho n.º 3387-A/2021, de 29 de março, veio estabelecer as regras aplicáveis ao PROTransP. De acordo com a exposição de motivos «assumindo o compromisso de dar continuidade às políticas de promoção do transporte público, o Governo considera relevante e fundamental dotar as Autoridades de Transporte de uma maior capacidade de investimento que lhes permita aumentar a oferta de transporte, melhorar a qualidade de serviço e acompanhar os aumentos de procura esperados»

[7] Artigo 289.º
Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público
1 - Com vista à descarbonização da mobilidade e à promoção do transporte público é criado o Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público (PROTransP), com um valor anual até 15 000 000 (euro).
2 - O financiamento do PROTransP é assegurado através da verba consignada ao Fundo Ambiental prevista na alínea b) do n.º 10.º do artigo 349.º, decorrente da eliminação gradual das isenções de ISP e respetivo adicionamento sobre as emissões de CO(índice 2) constante da alínea d) do n.º 1 do artigo 89.º do Código dos Impostos Especiais de Consumo, aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 73/2010, de 21 de junho, na sua redação atual, podendo as verbas não executadas transitar para o ano seguinte.
3 - Os membros do Governo responsáveis pela área das finanças e pela área do ambiente e da ação climática determinam as regras aplicáveis ao PROTransP, através de despacho, a publicar até 30 dias após a publicação da presente lei.
4 - O despacho referido no número anterior deve determinar:
a) A forma de distribuição do valor previsto no n.º 1 pelas comunidades intermunicipais, tendo em consideração o potencial de ganhos de procura para o transporte público;
b) As regras de aplicação das verbas adstritas ao PROTransP, privilegiando as medidas que visam o reforço e a densificação da oferta de transportes públicos nas zonas onde a penetração do transporte público coletivo é mais reduzida;
c) A forma de candidatura ao programa e o conteúdo dos documentos de demonstração de execução do PROTransP.

Por sua vez o Despacho 3515-A/2021, de 1 de Abril, «Determina a distribuição das verbas destinadas ao financiamento dos serviços de transportes públicos essenciais previstas na Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro».[8]

Pensamos ser pertinente referir ainda a seguinte legislação relativamente à matéria em análise na presente iniciativa legislativa:

- Decreto-Lei n.º 6-B/2021, de 15 de janeiro - Prolonga a vigência das regras de atribuição de financiamento e compensações aos operadores de transportes essenciais, no âmbito da pandemia COVID-19;
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 36/2020 - Aprova, para o 1.º semestre de 2020, a atribuição de indemnizações compensatórias no âmbito do passe 4_18@escola.tp, do passe sub23@superior.tp e do passe Social +.

II. Enquadramento parlamentar

- **Iniciativas pendentes (iniciativas legislativas e petições)**

Efetuada uma pesquisa à base de dados da atividade parlamentar, verificou-se que, neste momento, sobre esta matéria, se encontra pendente, na generalidade, a seguinte iniciativa:

- Projeto de Lei n.º 9/XIV/1.ª (PCP) – "Estabelece o regime de financiamento permanente do Programa de Apoio à Redução Tarifária nos transportes públicos".

[8] ANEXO I
Mapa de alterações e transferências orçamentais
(a que se refere o artigo 7.º)
Diversas alterações e transferências
(…)
99 - Transferência de receitas do Fundo Ambiental, até ao limite de 15 000 000 €, para financiamento do Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público (PROTransP), mediante despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do ambiente e da ação climática que defina a forma de financiamento e as regras aplicáveis.

Verificou-se a existência de uma petição, em apreciação, sobre matéria conexa com a iniciativa em apreço:

- Petição n.º 49/XIV/1.ª (1028) – "Mais e melhores condições dos autocarros da empresa Vimeca, no âmbito do transporte de passageiros".

- **Antecedentes parlamentares (iniciativas legislativas e petições)**

Na XIII Legislatura, identificou-se o Projeto de Lei n.º 1244/XIII/4.ª (PCP) - «Estabelece o regime de financiamento permanente do Programa de Apoio à Redução Tarifária nos transportes públicos». Não se verificou a existência de petições sobre a matéria conexa com a iniciativa em apreço.

III. Apreciação dos requisitos formais

- **Conformidade com os requisitos constitucionais, regimentais e formais**

A iniciativa em apreciação é apresentada pelo Grupo Parlamentar do Partido Pessoas Animais e Natureza (PAN), ao abrigo e nos termos do n.º 1 do artigo 167.º da Constituição[9] e do n.º 1 do artigo 119.º do Regimento da Assembleia da República (Regimento), que consagram o poder de iniciativa da lei. Trata-se de um poder dos Deputados, por força do disposto na alínea *b*) do artigo 156.º da Constituição e na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, bem como dos grupos parlamentares, por força

[9] As ligações para a Constituição e para o Regimento são feitas para o portal oficial da Assembleia da República

do disposto na alínea *g*) do n.º 2 do artigo 180.º da Constituição e da alínea *f*) do artigo 8.º do Regimento.

A iniciativa assume a forma de projeto de lei, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 119.º do Regimento, encontra-se redigida sob a forma de artigos, é precedida de uma breve exposição de motivos e tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal, dando assim cumprimento aos requisitos formais estabelecidos no n.º 1 do artigo 124.º do Regimento.

Observa igualmente os limites à admissão da iniciativa estabelecidos no n.º 1 do artigo 120.º do Regimento, uma vez que define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa e parece não infringir a Constituição ou os princípios nela consignados.

O projeto de lei em apreciação deu entrada a 1 de outubro de 2021. Foi admitido e baixou na generalidade à Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação (6.ª) a 4 de outubro, por despacho de S. Ex.ª o Presidente da Assembleia da República, tendo sido ainda anunciado a 6 do mesmo mês. A iniciativa encontra-se agendada, na generalidade, para a Reunião Plenária do dia 21 de outubro.

- **Verificação do cumprimento da lei formulário**

A lei formulário[10] contém um conjunto de normas sobre a publicação, identificação e formulário dos diplomas que são relevantes em caso de aprovação da presente iniciativa.

O título do projeto de lei –"Estabelece o reforço e avaliação da implementação e execução do Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos (PART) e do Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte

[10] A Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, alterada e republicada pela Lei n.º 43/2014, de 11 de julho, que estabelece um conjunto de normas sobre a publicação, a identificação e o formulário dos diplomas.

Público (PROTRANSP)"- traduz sinteticamente o seu objeto, mostrando-se conforme ao disposto no n.º 2 do artigo 7.º da lei formulário, embora, em caso de aprovação, possa ser objeto de aperfeiçoamento formal, em sede de apreciação na especialidade ou em redação final.

Assim, sugere-se o seguinte título:

"**Reforço e avaliação da implementação e execução do Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos e do Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público.**"

Em caso de aprovação, a iniciativa em apreço revestirá a forma de lei, sendo objeto de publicação na 1.ª série do *Diário da República*, nos termos da alínea *c*) do n.º 2 do artigo 3.º da lei formulário.

A iniciativa prevê a sua data de entrada em vigor «no dia seguinte ao da sua publicação» (artigo 4.º), estando, assim, em conformidade com o previsto no n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário, que prevê que os atos legislativos «entram em vigor no dia neles fixado, não podendo, em caso algum, o início da vigência verificar-se no próprio dia da publicação».

Na presente fase do processo legislativo, a iniciativa em apreço não parece suscitar outras questões em face da lei formulário.

- **Regulamentação ou outras obrigações legais**

A iniciativa, nos seus artigos 2.º e 3.º, estatui a obrigação de apresentação, por parte do Governo, à Assembleia da República, num prazo de nove meses contados a partir da data da entrada em vigor da respetiva lei, de um relatório de avaliação dos programas PART e PROTRANSP a elaborar por um grupo de trabalho, composto por personalidades de reconhecido mérito no domínio dos transportes, do ambiente e da economia. Nos 90 dias seguintes à apresentação do referido relatório, o Governo fica ainda obrigado a propor à Assembleia da República a adoção de medidas, devidamente

fundamentadas, para o reforço e aumento da eficácia dos referidos programas PART e PROTRANSP.

IV. Análise de direito comparado

- **Enquadramento no plano da União Europeia**

A política comum de transportes encontra-se prevista no artigo 4.º, n.º2 al. g) do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia[11] (TFUE), constituindo uma competência partilhada da União Europeia e os Estados-Membros.

Em 2011, a Comissão europeu publicou o seu Livro Branco sobre o futuro dos transportes até 2050, intitulado «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos» (COM(2011)0144)[12], onde estipulou vários objetivos de orientação política como a criação de um espaço único europeu dos transportes e descarbonizar a mobilidade nas cidades até 2030, entre outros. Em 2016, a Comissão apresentou um relatório, sob a forma de documento de trabalho (SWD(2016)0226)[13], sobre os progressos obtidos na execução do programa decenal do Livro Branco de 2011.

Neste mesmo contexto, a Comissão publicou a comunicação intitulada «Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica» (COM(2016)0501)[14], na qual propôs medidas para acelerar a descarbonização dos transportes europeus, destacando que *para reforçar os transportes públicos e contribuir para a redução das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte rodoviário, a Comissão está a preparar medidas que permitam impulsionar os serviços de autocarros* como ainda realçou que *o intercâmbio de boas práticas e a implantação de novas tecnologias a nível local devem*

[11] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT&from=PT
[12] http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex:52011DC0144
[13] https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2016)226&lang=en
[14] https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=COM(2016)501&lang=pt

ser facilitados mediante iniciativas como o Pacto de Autarcas, a iniciativa Cidades e Comunidades Inteligentes/Parceria Europeia de Inovação e a iniciativa CIVITAS para transportes mais limpos e eficazes nas cidades.

Em dezembro de 2020, a Comissão apresentou a sua Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente, juntamente com um plano de ação contendo 82 iniciativas para orientar os trabalhos até 2024 (COM(2020)0789)[15]. A estratégia estabeleceu um roteiro que visou colocar firmemente os transportes europeus no caminho certo para um futuro sustentável e inteligente, destacando uma das iniciativas emblemáticas "Tornar a mobilidade Interurbana e urbana mais sustentável", onde a Comissão prevê que *serão tomadas medidas para criar um sistema global de transportes no qual os investimentos da UE, as ajudas governamentais, as regras de atribuição de capacidade e as obrigações de serviço público (OSP) sejam orientados para satisfazer as necessidades de mobilidade e incentivar diferentes opções multimodais*.

De referir, neste âmbito, que o Banco Europeu de Investimento[16] (BEI), em 2020, defendia[17] que uma atualização para veículos mais ecológicos ou construção de um sistema de trânsito em massa (metro, autocarros, etc), requeria grandes investimentos, pelo que envolver o sector privado e otimizar a utilização de recursos públicos escassos para implementar transportes sustentáveis era crucial, concluindo que, o BEI, enquanto banco climático da UE, estava a contribuir para a transição de um transporte mais sustentável e verde.

No mesmo sentido, um estudo[18] de 2019 solicitado pela Comissão de Transporte e Turismos do Parlamento Europeu, sobre o Financiamento de projetos de transporte pela UE, destaca que, no âmbito das ações que visam os objetivos ambientais da UE, o Fundo de Coesão[19] podia apoiar outros modos de transporte, tais como o transporte intermodal e a sua interoperabilidade, os transportes urbanos limpos e os transportes públicos.

[15] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=COM:2020:789:FIN
[16] https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-investment-bank_pt
[17] https://www.eib.org/en/publications/sustainable-transport-overview-2020
[18] https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=IPOL_STU(2019)629199
[19] https://ec.europa.eu/regional_policy/pt/funding/cohesion-fund/

Por fim, destacar que o NextGenerationEU[20], através do Mecanismo de Recuperação e Resiliência[21], previu fundos para a promoção de tecnologias limpas duradouras, a fim de acelerar a utilização de transportes e estações de carregamento e reabastecimento sustentáveis, acessíveis e inteligentes, bem como a extensão dos transportes públicos, podendo os Estados-Membros recorrer a estes financiamentos através dos seus Planos de Recuperação e Resiliência[22].

- **Enquadramento internacional**

Países europeus

A legislação comparada é apresentada para o seguinte Estado-Membro da União Europeia: Espanha.

Espanha

Em Espanha, e por força do disposto na Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio (consolidada) [23], *de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable*, compete às comunidades autónomas o licenciamento e regulação de preços do transporte público. Quanto ao seu financiamento, a *disposición adicional quinta* do Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo (consolidado), *por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales*, estabelece um regime de contribuição através de transferências do Estado às Entidades Locais para o financiamento do transporte coletivo urbano, consubstanciado na distribuição, através do Orçamento de Estado, de crédito a entidades locais que sejam responsáveis pelo serviço de transporte coletivo urbano.

[20] https://ec.europa.eu/info/strategy/recovery-plan-europe_pt
[21] https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/recovery-coronavirus/recovery-and-resilience-facility_pt
[22] https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/recovery-coronavirus/recovery-and-resilience-facility_pt
[23] Diploma retirado do portal oficial BOE.es. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes a Espanha são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário.

A distribuição do crédito pode, assim, ser realizada por qualquer uma das seguintes fórmulas:

- Estabelecimento de contratos de programa.
- Subsídios para financiamento de investimentos em infraestrutura de transporte.
- Subsídios para manutenção do serviço, atribuídos em função do número de utilizadores do serviço e da sua abrangência territorial específica.

A 6 de junho de 2020, foi apresentado ao Senado[24], uma Proposición de ley de financiación del transporte público urbano y metropolitano[25]. A iniciativa considera, na sua exposição de motivos, a mobilidade como «*un derecho esencial que afecta a toda la ciudadanía y que persigue contribuir a la constitucionalizada libre conformación de la voluntad de circular y moverse en entornos tanto urbanos como metropolitanos»,* cabendo aos poderes públicos o dever de garantir o seu pleno desenvolvimento em condições de qualidade, eficiência, sustentabilidade financeira e respeito pela proteção física do meio ambiente.

Uma das suas propostas é a da criação de um Fundo de apoio à mobilidade coletiva urbana e interurbana como forma de fazer face ao seu financiamento.

A iniciativa deu entrada no Congreso de los Deputados[26], a 9 de outubro de 2020, encontrando-se ainda em fase de discussão.

A título exemplificativo, apresenta-se a legislação sobre a matéria em apreço existente na comunidade autónoma de Castilha- León.

Assim, a Ley 9/2018, de 20 de diciembre, *de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León* dispõe, quanto ao financiamento do sistema de transporte público

[24] Texto disponível no sítio internet da Senado Espanhol [Consultado em 15 de outubro de 2021]. Disponível em WWW URL<https://www.senado.es/web/actividadparlamentaria/iniciativas/detalleiniciativa/index.html?legis=14&id1=622&id2=000030#Pleno5 >

[25] Texto disponível no sítio internet da Senado Espanhol [Consultado em 15 de outubro de 2021]. Disponível em WWW URL <https://www.senado.es/legis14/publicaciones/pdf/senado/bocg/BOCG_D_14_60_476.PDF>

[26] Texto disponível no sítio internet do Congreso de los Diputados [Consultado em 15 de outubro de 2021]. Disponível em WWW URL <https://www.congreso.es/public_oficiales/L14/CONG/BOCG/B/BOCG-14-B-117-1.PDF>

(artigo 10.º) que as administrações públicos são responsáveis por assegurar a adequada sustentabilidade económica e financeira dos transportes de serviço público.

Os serviços regulares de transporte público rodoviário serão, assim, financiados com a receita tarifária obtida diretamente dos seus utilizadores, como com a exploração de outros recursos adicionais, e com as contribuições públicas necessárias para sustentar o serviço em caso deficitário.

De igual forma determina que as contribuições das Administrações Públicas, caso ocorram, devem ser estáveis e conter previsões anuais ou plurianuais suficientes para garantir a manutenção de todo o sistema de transporte público.

Os recursos atribuídos pela Administração Autónoma para o financiamento dos serviços públicos de transporte público destinar-se-ão, preferencialmente, a garantir a acessibilidade universal a esses serviços em toda a Comunidade, independentemente do local de residência dos cidadãos.

O regime tarifário (artigo 13.º) é da responsabilidade da Administração Autónoma e pode ser estabelecido em quantias únicas, limites máximos e limites mínimos, fomentando a introdução e manutenção de um regime tarifário com validade em toda a comunidade.

A administração poderá ainda incorporar mecanismos de tarifa social em função de, nomeadamente, do salário, número de filhos, famílias monoparentais, idade e incapacidade dos utilizadores.

Refira-se ainda a *Ordenanza n.º 10/2021, de 13 de Septiembre*[27], *de Movilidad Sostenible* da Comunidade de Madrid, elaborada com vista à sua neutralidade carbónica, e que, em termos de transportes público coletivo, dispõe sobre:

- a regulação sistemática do mesmo;
- o estabelecimento de um regime prioritário para transporte público urbano regular para uso geral;

[27] Texto disponível no sítio internet da Comunidade de Madrid [Consultado em 15 de outubro de 2021]. Disponível em WWW URL <https://transparencia.madrid.es/portales/transparencia/es/Informacion-juridica/Huella-normativa/Ordenanza-de-Movilidad-Sostenible-modificacion-/?vgnextfmt=default&vgnextoid=73cb1155f422f610VgnVCM2000001f4a900aRCRD&vgnextchannel=4099508929a56510VgnVCM1000008a4a900aRCRD>

- a proteção especial funcional física e jurídica (serviço público essencial não afetado por restrições ambientais, corredores de autocarros e plataformas distintas);
- a rede básica de transporte.

Sendo a acessibilidade universal para paragens e autocarros especialmente protegida.

V. Consultas e contributos

- **Consultas obrigatórias**

O Vice-Presidente da 6.ª Comissão, Deputado Pedro Coimbra, promoveu, nos termos regimentais, a emissão de parecer pela Associação Nacional de Municípios Portugueses[28] (ANMP) e pela Associação Nacional de Freguesias[29] (ANAFRE).

A ANMP no seu parecer[30] menciona que "há, no entanto, preocupações dos municípios já assinaladas que passam, designadamente, pela definição da fórmula de repartição da dotação global - a qual não tem em linha de conta as especificidades das redes de serviços públicos de transportes das zonas de baixa densidade (...) -, bem como as próprias comparticipações impostas aos municípios. Assim, sem prejuízo da avaliação proposta importa eliminar os constrangimentos já assinalados de forma a assumir-se uma política integrada de transportes e mobilidade, de ordenamento do território e boa gestão ambiental."

[28] Home - Portal Institucional (anmp.pt)
[29] http://anafre.pt/home
[30] As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet da Assembleia da República. [Consultado em 15 de outubro de 2021]. Disponível em WWW URL< https://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=6148523063484d364c793968636d356c6443397a6158526c6379395953565a4d5a5763765130394e4c7a5a4452556c50554567765247396a6457316c626e527663306c7561574e7059585270646d4644623231706333e686279396b4e3259304d6a6b314f5331694e6a63794c54526c4e5455744f446b77596930785a574d3059546777597a637959544d756347526d&fich=d7f42959-b672-4e55-890b-1ec4a80c72a3.pdf&Inline=true>.

O parecer aqui citado, bem como restantes pareceres ou contributos que sejam recebidos serão disponibilizados na página eletrónica da Assembleia da República, mais especificamente na página eletrónica da iniciativa.

- **Consultas facultativas**

Atendendo à matéria em causa, a 6.ª Comissão pode, se assim o deliberar, solicitar os pareceres escritos da AMT, da Área Metropolitana de Lisboa (AML), da Área Metropolitana do Porto (AMP) e das CIM.

VI. Avaliação prévia de impacto

- **Avaliação sobre impacto de género**

De acordo com a informação constante na ficha de Avaliação Prévia de Impacto de Género (AIG)[31], junta pelo autor, considera-se que a iniciativa legislativa tem uma valoração neutra, dado que a maioria das categorias e indicadores analisados, assumem essa valoração.

- **Linguagem não discriminatória**

Na elaboração dos atos normativos a especificação de género deve ser minimizada recorrendo-se, sempre que possível, a uma linguagem neutra ou inclusiva, mas sem colocar em causa a clareza do discurso.

[31] As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet da Assembleia da República. [Consultado em 15 de outubro de 2021]. Disponível em WWW URL< https://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=6148523063484d364c793968636d356c6443397a6158526c6379395953565a4d5a5763765247396a6457316c626e527663306c7561574e7059585270646d45765a47466d4e574a6a4d7a51744d6a4a6a596930304d7a4a6c4c57497a5a54497459574d325a6a55304d6d4d77597a4d794c6e426b5a673d3d&fich=daf5bc34-22cb-432e-b3e2-ac6f542c0c32.pdf&Inline=true>.

Nesta fase do processo legislativo a redação do projeto de lei não parece suscitar qualquer questão relacionada com a linguagem discriminatória em relação ao género.