



Exma. Senhora  
Dr.<sup>a</sup> Catarina Gamboa  
Chefe do Gabinete do Senhor Secretário de  
Estado dos Assuntos Parlamentares  
Palácio de São Bento  
1249-068 Lisboa

---

SUA REFERÊNCIA  
Ofício n.º 1802

SUA COMUNICAÇÃO DE  
21-05-2021

NOSSA REFERÊNCIA  
N.º: 5314/2021  
57.06.

DATA

---

**Assunto: Pergunta n.º 2145/XIV/2.<sup>a</sup>, de 21 de maio de 2021, CDS-PP  
Aquisição de autocarros não poluentes e o setor de produção e manutenção de autocarros em Portugal**

Em resposta à Pergunta n.º 2145/XIV/2.<sup>a</sup>, de 21 de maio de 2021, formulada pelo Senhor Deputado Pedro Morais Soares do CDS-Partido Popular (CDS-PP), encarrega-me o Senhor Ministro do Ambiente e da Ação Climática de transmitir o seguinte:



A introdução de autocarros sem emissões ou com emissões reduzidas, nos transportes públicos, é uma medida fundamental para a melhoria da mobilidade e da descarbonização da sociedade. A existência em Portugal de uma fileira industrial de produção de autocarros, incluindo a produção de autocarros elétricos a bateria e pilha de combustível (hidrogénio), permite ainda gerar externalidades positivas, do ponto de vista económico, potenciando uma maior incorporação nacional.

Assim, as empresas nacionais fabricantes de autocarros e de carroçarias, com métodos de fabrico avançados, competitivas internacionalmente, operam em mercados que não são exclusivamente o território nacional. De facto, não se julga possível melhorar a competitividade dessas empresas através de medidas fiscais ou técnicas que, unilateralmente, limitem ou dificultem o acesso ao mercado internacional - comunitário e extracomunitário - por parte dos operadores nacionais de transportes. No entanto, acompanhamos com agrado a estratégia destas empresas na aposta em autocarros sem emissões, que terão um mercado crescente em Portugal e na Europa, considerando os objetivos de neutralidade climática de Portugal, da UE, e de outros mercados internacionais. (Pergunta 1.)

Relativamente as aquisições internacionais de autocarros usados, em detrimento das aquisições internas, nomeadamente de autocarros da Turquia, realçamos que a informação referida na pergunta parlamentar carecerá de atualização.

De facto, como poderá ser constatado na tabela, em seguida apresentada (Fonte: IMT), a importação de autocarros da Turquia para Portugal foi de apenas de 4 veículos, de um total de 2.026 autocarros importados entre 2016 e 2020, sendo os restantes quase todos do espaço comunitário europeu.

Adicionalmente, constatamos uma tendência decrescente na importação de veículos pesados de passageiros, desde 2017, tendo sido importados 507 em 2017, 497 em 2018, 392 em 2019 e 150 em 2020 (fonte: IMT).

Pais			Veículos
ALEMANHA		DE	707
ESPAÑA		ES	486
FRANÇA		FR	324
PAÍSES BAIXOS		NL	119
ÁUSTRIA		AT	113
BÉLGICA		BE	80
SUÉCIA		SE	47
POLÓNIA		PL	27
ROMÉNIA		RO	24
REPÚBLICA CHECA		CZ	15
SUIÇA		CH	13
LUXEMBURGO		LU	10
ESTÓNIA		EE	10
ITÁLIA		IT	9

Pais			Veículos
NORUEGA		NO	8
DINAMARCA		DK	7
BULGÁRIA		BG	5
ESLOVÁQUIA		SK	5
REINO UNIDO		GB	4
TURQUIA		TR	4
LITUÂNIA		LT	2
HUNGRIA		HU	2
ESLOVÉNIA		SI	2
MONTENEGRO			1
FINLÂNDIA		FI	1
GRÉCIA		GR	1
<b>Total</b>			<b>2026</b>

Desde 2016, que decorrem medidas de incentivo à modernização das frotas e ao aumento da eficiência energética e ambiental, com apoios à aquisição de autocarros novos a gás natural ou elétricos, para serviços urbanos, concedidos no âmbito do Portugal 2020. Estas medidas tiveram impacto na inversão da tendência de aumento da idade média das frotas, que se situaram já em 15,4 anos e que decresceu em 2019 para 14,7 anos.

As medidas de incentivo vão ter continuidade no âmbito do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) e do próximo quadro financeiro plurianual, dirigidas ao apoio à aquisição de autocarros sem emissões. (Pergunta 2.)

Adicionalmente, encontra-se em fase de transposição para a ordem jurídica interna, a Diretiva (UE) 2019/1161 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, promovendo a utilização de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes, que virá obrigar a aquisição de uma percentagem crescente de veículos deste tipo, tanto pelo Estado como por aqueles que lhes



prestem serviços (de transportes). A redução do mercado para autocarros poluentes, pela obrigatoriedade acima referida, constituirá um desincentivo adicional à comercialização de autocarros poluentes, incluindo os importados.

Os programas de apoio à modernização de frotas já referidos, configuram ajudas de Estado, cuja dimensão obriga a autorização, caso a caso, pela DGCOMP, entidade que analisa cuidadosamente as circunstâncias em que se pretende atribuir tais apoios, sendo requisitos essenciais para serem autorizados, o valor ambiental acrescentado e basearem-se num processo competitivo, isto é, em processo concorrencial e não dirigidos a operadores específicos.

O número de municípios que adquire autocarros para transporte urbano de passageiros, diretamente ou através de empresas municipais, é relativamente reduzido, embora se incluam os maiores operadores rodoviários (CARRIS, STCP e SMTUC). Ora, estes operadores são beneficiários dos programas de incentivo à modernização das frotas e ao aumento da eficiência energética e ambiental, atrás referidos.

Além disso, junto de todas as Autoridades de Transportes - Municípios e CIM - no âmbito do GTAT e do Fundo de Transportes, foi reiteradamente promovida a sensibilidade a estas matérias através de publicações e seminários, oportunamente divulgados e realizados. (Pergunta 3.)

Um inquérito às Autoridades de Transportes, com mais de 2/3 de respostas de todas as autoridades de transportes, permite concluir que, tal como as duas Áreas Metropolitanas, os Municípios e as CIM estão muito atentas às características ambientais das frotas, tendo já implementado medidas de modernização ou renovação nos procedimentos de contratação realizados ou em curso, ou pretendendo implementá-las a curto ou médio prazo (por maioria de razão, devido à entrada em vigor da transposição da Diretiva (UE) 2019/1161 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019).

Os calendários de aplicação dos fundos comunitários, especialmente os que poderão ainda estar disponíveis para este fim no PT2020 e os do PRR, terão de ser executados dentro dos prazos estipulados para os mesmos. No caso do PRR, as entregas de autocarros poderão ocorrer até ao final do prazo de execução do Programa, i.e., até ao ano 2023.

A consequência provável de concursos de aquisição de autocarros, de forma faseada, seria a perda de uma parte significativa desses fundos. (Pergunta 4.)

A estratégia de aquisição de autocarros terá sempre em consideração a aquisição de veículos com reduzidas ou nulas emissões, através de restrições ao apoio no financiamento. Pretende-se que as futuras aquisições sejam responsáveis por uma efetiva melhoria das frotas em circulação, relativamente aos níveis de emissões, e que assim permitam atingir os objetivos de descarbonização patentes no RNC2050.

Através do POSEUR, promoveram-se vários apoios à descarbonização do setor dos transportes, a que correspondeu um investimento global de 263 milhões de euros que permitiram, entre outras, a aquisição de 709 autocarros limpos - elétricos e a gás - e respetivos postos de carregamento/abastecimento.



Embora um autocarro diesel, que cumpra a norma Euro VI, seja menos poluente do que os que cumprem as normas Euro anteriores, não se considera a possibilidade de apoiar estes autocarros por não estar alinhada com a ambição assumida por Portugal no Roteiro para a Neutralidade Carbónica. Efetivamente, os apoios previstos que se constituam como Ajudas de Estado, que ultrapassem os limiares que obrigam a notificação prévia das autoridades comunitárias, só poderão ser aprovados se permitirem «valor ambiental acrescentado» face às normas de aplicação obrigatória atualmente (como é o caso da Euro VI). (Pergunta 5.)

De facto, sendo o CO<sub>2</sub> o principal gás a contribuir para o efeito de estufa, e consequentes implicações climáticas, emitido por todos os motores de combustão interna (Diesel ou a Gás Natural), as medidas de apoio devem hoje privilegiar «autocarros verdes», elétricos ou a hidrogénio.

Com os melhores cumprimentos,

O Chefe do Gabinete

Fernando Carvalho

CG/MRS