arme
Agência
Reguladora
Multissectorial da Economia

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

DELIBERAÇÃO Nº 21/CA/2026
de 30 de abril

Aprovação do Regulamento Tarifário dos Serviços Públicos de Transporte Regular Coletivo Urbano e Interurbano de Passageiros

O Decreto-Lei n.º 19/2022, de 10 de junho, que aprova o regime jurídico geral de transportes em veículos motorizados (RJGTVM), aplica-se às relações de transportes em veículos motorizados, realizados por operadores particulares e transportadores públicos e é aplicável pelas entidades administrativas competentes que regulam e regulamentam o sistema de transportes rodoviários, designadamente, a Direção Geral dos Transportes Rodoviários (DGTR), a Agência Reguladora Multissectorial da Economia (ARME) e as Câmaras Municipais.

O RJGTVM dispõe, no seu artigo 131.º, que compete à ARME estabelecer as regras gerais relativas à fixação e atualização das tarifas dos transportes coletivos de passageiros urbanos, interurbanos ou intermunicipais. No que diz respeito às tarifas dos transportes de passageiros municipal, dos serviços de transportes de passageiros expresso, dos serviços regulares especializados e dos serviços ocasionais, dispõe o RJGTVM que são livremente estabelecidas pelos operadores, sem prejuízo de obedecerem os princípios e critérios de fixação de tarifas definidos pela ARME.

Na mesma linha, o Decreto-Lei n.º 20/2022, de 10 de junho, que aprova o regime jurídico do serviço público de transporte regular coletivo de passageiros (RJSPTRCP) determina, no seu artigo 48.º, que as regras gerais relativas à fixação e atualização das tarifas são estabelecidas pela ARME, sendo igualmente, nos termos do artigo 8.º, a autoridade de transporte competente em matéria de fixação de preços e tarifas, bem como de proteção do equilíbrio económico e financeiro dos prestadores do serviço público e de proteção dos direitos dos consumidores, nos termos dos respetivos Estatutos e demais legislação aplicáveis.

À ARME cabe, nos termos do artigo 12.º dos respetivos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 50/2018, de 20 de setembro, designadamente: (i) garantir, nas atividades reguladas que prestam serviço de interesse geral, as competentes obrigações de serviço público ou obrigações de serviço universal; (ii) proteger o equilíbrio económico-financeiro dos prestadores dos serviços das comunicações, energia, água e transportes coletivos urbanos e interurbanos de passageiros; (iii) proteger os direitos e interesses dos consumidores, designadamente em matéria de preços, tarifas e qualidade dos serviços prestados; (iv) velar pela aplicação e fiscalização do cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis ao setor das comunicações, energia, água e transportes coletivos urbanos e interurbanos de passageiros, bem como pelo cumprimento por parte dos operadores das disposições dos respetivos títulos de exercício de atividades.

Tel.: (+238) 260 44 00 / 01 / 02 / 03
Fax: (+238) 261 30 69
Endereço: Chã d'Areia, Praia | Cabo Verde
CP: nº 892
E-mail: info@arme.cv
Site: www.arme.cv

Para a prossecução destas atribuições, a ARME, no âmbito de suas funções regulatórias, incluindo a de regulamentação, consoante o artigo 14.º dos seus Estatutos, dispõe de competência para elaborar e aprovar os regulamentos necessários à execução das leis relativas aos setores cuja regulação lhe incumbe, nos termos da lei.

O presente regulamento tarifário tem por objeto estabelecer as regras relativas à fixação e atualização das tarifas dos serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano ou intermunicipal de passageiros.

Neste âmbito, as tarifas dos títulos de transporte, aprovadas pela entidade reguladora para os serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros, passam de um regime de custo de serviço para um regime de preço máximo, por um período tarifário de cinco anos, com a grande vantagem de obrigar o operador de transporte coletivo a ser mais eficiente. As tarifas devem ser revistas e fixadas quinquenalmente, no terceiro dia útil do mês de janeiro, com base nas propostas do operador de transporte coletivo e tendo em conta a metodologia de cálculo estabelecida neste regulamento.

Para a fixação das tarifas dos títulos de transporte, consideram-se duas grandes categorias de custos de operação e manutenção, a saber: (i) os custos sujeitos à regulação pelo regime de preços máximos, que são aqueles que ou são controláveis por parte do operador de transporte coletivo, ou existe um bom nível de informação para se prever os custos futuros com precisão ou têm um peso negligenciável na estrutura de custos; e (ii) os custos de repasse automático, que são aqueles que ou estão fora do controle do operador de transporte coletivo, ou apresentam um elevado grau de volatilidade ou têm um peso importante na estrutura de custos. No que concerne aos custos sujeitos à regulação pelo regime de preços máximos, os custos anuais estimados devem ser incluídos na determinação das receitas requeridas anuais do período tarifário e nenhum ajuste deve ser feito às receitas permitidas anuais de qualquer período tarifário, com base no facto de os custos anuais efetivos do operador de transporte coletivo terem sido superiores ou inferiores aos respetivos custos anuais estimados. Entretanto, os ganhos resultantes de reduções destes custos são retidos pelo operador dentro do período tarifário em vigência e, no período tarifário seguinte, parte desses ganhos é transferida para os consumidores, permanecendo o remanescente na empresa. Relativamente aos custos de repasse automático, caso se verifique, em qualquer ano do período tarifário, uma diferença entre os custos anuais efetivos e os custos anuais estimados, a receita permitida do ano seguinte deve ser ajustada pela diferença apurada, podendo, para efeitos desse ajuste, serem utilizados os custos prudentes em substituição dos custos efetivos, caso estes sejam considerados excessivos em resultado do teste de prudência.

Por outro lado, as tarifas dos títulos de transporte devem ser ajustadas anualmente, no primeiro dia do mês de fevereiro, tendo em conta as diferenças entre o número efetivo e o número previsto de passageiros equivalentes transportados, de selos de passes vendidos e de bilhetes pré-pagos vendidos no ano precedente, bem como a inflação efetivamente observada no ano anterior, a eficiência requerida e a qualidade da prestação dos serviços. O ajuste pelo fator de qualidade é particularmente importante porque o regime de preço máximo pode resultar na redução dos serviços e dos investimentos à medida que as empresas se esforçam para controlarem os custos, conduzindo ao risco de erosão da qualidade do serviço prestado.

Com o objetivo de minimizar o problema da falta de troco nos autocarros, o valor da tarifa do bilhete avulso, apurado mediante revisão ou ajuste, deve ser arredondado para o múltiplo de dez escudos.

A tarifa do passe normal não pode ser superior a oitenta vezes o valor da tarifa média do bilhete avulso, enquanto as tarifas dos passes de estudante, de jovem e de idoso não podem exceder sessenta e cinco vezes o valor da tarifa média do bilhete avulso.

A tarifa do bilhete pré-pago não pode ser inferior a oitenta e cinco por cento nem superior a noventa e cinco por cento do valor da tarifa média do bilhete avulso. Pretende-se, assim, incentivar o pagamento antecipado da viagem pelo passageiro, mediante um desconto adequado, visando minimizar o problema da falta de troco, reduzir a quantidade de dinheiro transportada nos autocarros e, adicionalmente, beneficiar os fluxos de caixa do operador com o recebimento antecipado das receitas.

Dado que os serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros são capital-intensivos, exigindo contínuos e avultados investimentos, a metodologia adotada no presente regulamento possibilita que os valores previsionais destes dispêndios sejam incluídos antecipadamente nos preços dos títulos de transporte. Na revisão tarifária seguinte, os investimentos efetivamente realizados, desde que atinjam as metas físicas estipuladas e sejam considerados prudentes, devem ser incorporados à base de capital regulatória. Caso os valores despendidos ultrapassem as previsões, somente a parcela adicional devidamente justificada e aprovada no teste de prudência pode ser reconhecida. Quando os investimentos forem inferiores ao previsto devido ao não cumprimento das metas físicas, aplica-se uma penalização financeira proporcional ao custo médio ponderado de capital. No entanto, se os valores forem menores, mas as metas físicas forem cumpridas e o investimento se mantiver dentro do critério de prudência, não há penalização. Sempre que um investimento for julgado imprudente, o valor reconhecido limita-se ao montante considerado prudente.

As regras estabelecidas no presente regulamento conferem maior transparência ao processo de fixação das tarifas, promovendo a uniformização dos critérios e da fundamentação das propostas apresentadas pelos operadores. Além disso, reforçam a certeza e a previsibilidade no processo de revisão e ajuste tarifário, contribuindo para a construção de um compromisso credível entre a entidade reguladora e os operadores, enquanto estimulam a participação informada e efetiva das partes interessadas no âmbito da consulta pública.

Por último, de salientar que, para o cálculo das tarifas, os operadores de transportes coletivos devem reportar regularmente à entidade reguladora todas as informações necessárias, de acordo com a forma, grau de pormenor, prazos e periodicidade definidos em regulamento próprio, estando também obrigados, anualmente, a disponibilizar um relatório conciso de desempenho relativo ao serviço prestado no ano anterior.

Nos termos e para efeitos do disposto no artigo 19.º dos Estatutos da ARME, o presente regulamento foi submetido à consulta pública, que decorreu entre 18 de novembro de 2024 e 18 de dezembro de 2024, tendo sido recebidos comentários e sugestões dos interessados, os quais constam no relatório da consulta pública, publicado no sítio de internet da ARME.

Assim, ao abrigo das disposições conjugadas do artigo 131.º do Decreto-Lei n.º 19/2022, de 10 de junho, dos artigos 8.º e 48.º do Decreto-Lei n.º 20/2022, de 10 de junho, dos artigos 7.º, 12.º, 14.º, 19.º e 40.º, todos dos Estatutos da ARME, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 50/2018, de 20 de setembro, o Conselho de Administração da ARME, deliberou, na sua reunião ordinária de 30 de abril de 2026, o seguinte:

Artigo 1.º

Aprovação

É aprovado o regulamento que estabelece as regras relativas à fixação e atualização das tarifas dos transportes coletivos de passageiros urbanos, interurbanos ou intermunicipais, anexo à presente deliberação, da qual faz parte integrante.

Artigo 2.º

Revogação

São revogados o Regulamento de Preços e Tarifas dos Transportes Coletivos Urbanos de Passageiros em Cabo Verde, aprovado pelo Despacho n.º 8/2006, publicado no Boletim Oficial, II Série a 18 de julho de 2007, e o Regulamento que Estabelece a Metodologia de Cálculo das Tarifas no Setor de Transportes Coletivos Urbanos de Passageiros, aprovado pelo Despacho n.º 02/2011, publicado no Boletim Oficial, II Série a 9 de fevereiro de 2011.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente deliberação entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Feita na Cidade da Praia, aos 30 dias do mês de abril de 2026.

O Conselho de Administração,

/ Leonilde Santos /
Presidente

/ João de Pina F. Tomar /
Administrador

/ Carlos Ramos /
Administrador

ANEXO

(a que refere o artigo 1.º da Deliberação n.º 21/CA/2026)

REGULAMENTO TARIFÁRIO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE REGULAR COLETIVO URBANO E INTERURBANO DE PASSAGEIROS

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento estabelece as regras relativas à fixação e atualização das tarifas dos serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano ou intermunicipal de passageiros, adiante designado Regulamento Tarifário dos Serviços Públicos de Transporte Regular Coletivo Urbano e Interurbano de Passageiros.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento aplica-se aos transportadores públicos devidamente habilitados para prestarem os serviços públicos de transportes coletivos de passageiros urbanos, interurbanos ou intermunicipais, nos termos das regras de acesso e organização do mercado, previstas no Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte Regular Coletivo de Passageiros, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 20/2022, de 10 de junho.

2. As tarifas dos transportes de passageiros municipal, dos serviços de transporte de passageiros expresso, dos serviços regulares especializados e dos serviços ocasionais são livremente estabelecidas pelos operadores, sem prejuízo de obedecerem os princípios e critérios de fixação de tarifas definidos no presente regulamento.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente regulamento, entende-se por:

a) «Autoridade de transportes»: qualquer autoridade pública com atribuições e competências em matéria de organização, exploração, atribuição, investimento, financiamento e fiscalização do serviço público de transporte de passageiros, bem como de determinação de obrigações de serviço público e de tarifários numa determinada zona geográfica de nível local, regional ou nacional, designadamente o Departamento Governamental responsável pela área dos Transportes Rodoviários, as câmaras municipais, a Agência Reguladora Multissectorial da Economia (ARME) ou qualquer entidade pública investida pelo Estado dessas atribuições e competências;

b) «Bilhete avulso»: título de transporte adquirido no momento da viagem, a bordo dos autocarros, de tarifa única para todas as linhas de um mesmo operador de transporte coletivo, devendo ser comprado pelo valor integral, independentemente da distância percorrida pelo utente;

c) «Bilhete pré-pago»: título de transporte adquirido antecipadamente, em módulos de múltiplas unidades, que permite a realização de viagens em datas posteriores à sua compra, devendo beneficiar de condições tarifárias mais vantajosas para o utente em comparação com o bilhete avulso;
d) «Entidade reguladora»: autoridade administrativa independente, de base institucional, dotada de funções reguladoras, incluindo as de regulamentação, supervisão e sancionamento das infrações;
e) «Governo»: refere-se ao Governo, agências do Governo e organismos semelhantes, sejam eles locais, nacionais ou internacionais;
f) «Linha»: serviço de transporte público, assegurando um itinerário fixo, segundo uma frequência e horários previamente aprovados, com tomada e largada de passageiros nos pontos terminais e intermédios estabelecidos;
g) «Operador de serviço público»: qualquer empresa ou agrupamento de empresas, pública ou privada, ou qualquer entidade pública que preste determinado serviço público de transporte de passageiros;
h) «Passe»: título de transporte pessoal e intransmissível, adquirido antecipadamente para um número indeterminado de viagens em certo período, podendo ser diferenciado por categorias de utentes;
i) «Passe de estudante»: passe destinado a atender às necessidades das categorias de utentes classificadas como estudantes;
j) «Passe de idoso»: passe destinado a atender às necessidades das categorias de utentes classificadas como idosos;
k) «Passe de jovem»: passe destinado a atender às necessidades das categorias de utentes classificadas como jovens;
l) «Passe normal»: todos os tipos de passes não incluídos nas demais categorias;
m) «Revisão tarifária extraordinária»: corresponde a uma revisão abreviada das tarifas para os serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros, destinada a lidar com certos eventos que ocorrem durante o período tarifário e que estão amplamente fora do controle do operador de transporte coletivo, perspetivando-se que tenham um efeito significativo no fluxo de caixa líquido do mesmo;
n) «Revisão tarifária periódica»: trata-se de um processo de revisão das tarifas que ocorre a cada cinco anos para os serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros, visando garantir o equilíbrio económico-financeiro, assim como estimular o aumento da eficiência e da qualidade dos serviços prestados pelo operador de transporte coletivo e, ao mesmo tempo, assegurar tarifas justas para os utentes;
o) «Serviço de transporte de passageiros expresso»: o serviço público de transporte de passageiros realizado para ligações diretas e semidiretas interurbanas entre aglomerados ou centros urbanos, complementares ao serviço público de transporte de passageiros intermunicipal;
p) «Serviços ocasionais»: os serviços que asseguram o transporte de grupos de passageiros previamente constituídos e com uma finalidade conjunta, organizados por iniciativa de terceiro ou do próprio transportador;

q) «Serviço público de transporte de passageiros regular»: o serviço público de transporte de passageiros explorado segundo itinerários, frequências, horários e tarifas predeterminados, no âmbito do qual podem ser tomados e largados passageiros em paragens previamente estabelecidas;
r) «Serviços regulares especializados»: os serviços regulares que asseguram o transporte de determinadas categorias de passageiros com a exclusão de outros, nos quais se incluem, nomeadamente, os transportes de estudantes entre o domicílio e o respetivo estabelecimento de ensino e os transportes de trabalhadores entre o domicílio ou ponto de encontro previamente designado e o respetivo local de trabalho;
s) «Tarifa social»: o desconto aplicado sobre o valor do título de transporte, destinado a beneficiar grupos de utentes com vulnerabilidade socioeconómica, garantindo-lhes o acesso ao serviço público de transporte coletivo por um preço mais acessível;
t) «Título de transporte»: o documento emitido pelo operador ou por outrem com autorização do operador, em suporte de papel ou outro, que confirma o contrato de transporte;
u) «Transportador público»: todo e qualquer operador de transporte público, realizado por titular de alvará para o exercício da atividade e de licença para o acesso ao mercado, em regime de transporte coletivo;
v) «Transporte coletivo de passageiros interurbano ou intermunicipal»: o serviço público de transporte de passageiros que visa satisfazer as necessidades de deslocação entre diferentes municípios;
w) «Transporte coletivo de passageiros municipal»: o serviço público de transporte coletivo de passageiros que visa satisfazer as necessidades de deslocação dentro do território municipal e que se desenvolve integral ou maioritariamente dentro dessa área geográfica;
x) «Transportes de passageiros»: quanto ao objeto da deslocação, os que se destinam a satisfazer as necessidades de transporte individual ou coletivas das pessoas;
y) «Transportes urbanos»: quanto ao âmbito espacial da deslocação, os que visam satisfazer as necessidades de deslocação em meio urbano, como tal se entendendo o que é abrangido pelos limites de uma área de transportes urbanos.

Artigo 4.º

Princípios orientadores para a fixação de tarifas

Sem prejuízo do cumprimento das regras e princípios gerais estabelecidos na legislação aplicável, a regulação tarifária dos serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros tem como base os seguintes princípios:

a) Assegurar a máxima contribuição dos serviços públicos de transporte regular coletivo de passageiros para o desenvolvimento económico do país;
b) Adequar permanentemente a oferta dos serviços públicos de transporte regular coletivo de passageiros às necessidades dos utentes, em termos quantitativos e qualitativos, promovendo o máximo bem-estar da população;
c) Reduzir progressivamente os custos sociais, económicos e ambientais do transporte regular coletivo de passageiros;

d) Assegurar aos utentes a igualdade de tratamento no acesso e fruição dos serviços de transporte regular coletivo de passageiros;
e) Promover a autonomia de gestão nos setores de transportes coletivos urbanos e interurbanos de passageiros, e garantir a justa rentabilidade dos investimentos efetuados pelos operadores;
f) Promover a transparência das decisões em termos de tarifas e preços, designadamente através de mecanismos de informação e de publicitação.

Artigo 5.º

Objetivos tarifários

As tarifas fixadas devem cumprir os seguintes objetivos:

a) Sustentabilidade económica e financeira: as tarifas devem permitir que os operadores dos serviços públicos de transporte regular coletivo de passageiros obtenham receitas suficientes para cobrirem os custos económicos de prestação dos serviços, na medida em que estes operem de forma prudente;
b) Eficiência produtiva: as tarifas devem assegurar o custo mínimo razoável para os utentes;
c) Eficiência alocativa: as tarifas devem levar em consideração as diferenças razoáveis que existem no custo dos diferentes tipos de serviços, considerando a forma de prestação e a localização geográfica;
d) Equidade ou eficiência distributiva: todos os consumidores têm o direito a terem acesso aos transportes coletivos de passageiros, adequados às necessidades particulares e sociais, nos termos dos planos de expansão e a preços adequados ao nível da qualidade de serviço prestado;
e) Igualdade e solidariedade: os serviços prestados não devem ser indevidamente discriminatórios entre consumidores, mas o regime tarifário deve tomar em consideração as necessidades específicas dos consumidores de baixo rendimento e outros casos especiais.

Artigo 6.º

Sujeito passivo

1. São sujeitos passivos do pagamento das tarifas todas as pessoas singulares ou coletivas, públicas ou privadas, que utilizam os serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros.

2. Os menores com idade igual ou inferior a seis anos estão isentos de pagamento da tarifa nas carreiras regulares urbanas e interurbanas e só são aceites quando acompanhados de familiares adultos, desde que não ocupem assentos.

3. Estão igualmente isentos do pagamento de tarifas nos serviços regulares de passageiros, as autoridades e agentes de autoridades com livre-trânsito gratuito nos veículos de transporte regular urbano.

4. É proibido cobrar do passageiro qualquer importância além do preço autorizado para o título de transporte.

Artigo 7.º

Competência da ARME

Sem prejuízo do disposto nos seus Estatutos e demais legislações aplicáveis, a ARME é a autoridade de transporte competente em matéria de fixação de preços e tarifas, de proteção do equilíbrio económico e financeiro dos prestadores do serviço público e de proteção dos direitos dos consumidores nos setores de transportes coletivos urbanos e interurbanos de passageiros.

CAPÍTULO II

REVISÃO TARIFÁRIA

Artigo 8.º

Regime de fixação das tarifas

1. As tarifas dos títulos de transporte aprovadas pela entidade reguladora para os serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros são baseadas no regime de preço máximo, por um período de cinco anos.

2. Ao final de cada ciclo tarifário de cinco anos, a entidade reguladora deve realizar uma revisão tarifária integral, mediante a qual as tarifas são revistas e ajustadas, excetuando no caso das revisões extraordinárias realizadas, segundo o disposto no artigo 11.º do presente regulamento.

Artigo 9.º

Processo de revisão tarifária periódica

1. As tarifas dos títulos de transporte para os serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros devem ser revistas e fixadas quinquenalmente, no terceiro dia útil do mês de janeiro, com base nas propostas do operador de transporte coletivo e tendo em conta a metodologia de cálculo estabelecida no Capítulo III.

2. O processo de revisão tarifária periódica dos títulos de transporte, conforme o fluxograma em anexo, deve iniciar-se com o envio do plano de negócios e das propostas de tarifas por parte do operador de transporte coletivo, à entidade reguladora, até o dia 31 de janeiro do ano precedente ao da revisão tarifária periódica.

3. A entidade reguladora deve enviar comentários, por escrito, ao operador de transporte coletivo sobre o plano de negócios e as propostas de tarifas que este lhe submete, até dez dias úteis após a sua receção, podendo, na sequência, requerer informações adicionais para fundamentar a sua deliberação.

4. O operador de transporte coletivo dispõe de dez dias úteis para responder, por escrito, aos comentários efetuados pela entidade reguladora sobre o plano de negócios e as propostas de tarifas, e para prestar todos os esclarecimentos necessários.

5. Antes de a entidade reguladora emitir a decisão final sobre as tarifas aplicáveis, deve enviar uma minuta de determinação para o operador de transporte coletivo, da qual constem a respetiva fundamentação e a especificação das tarifas apuradas, até sessenta dias úteis após a receção dos esclarecimentos relativos ao plano de negócios e às propostas tarifárias apresentados pelo operador.

6. O operador de transporte coletivo deve enviar comentários por escrito à entidade reguladora sobre a minuta de determinação que esta lhe submete, até quinze dias úteis após a sua receção.

7. Se o operador de transporte coletivo ou a entidade reguladora assim entenderem, podem reunir-se para discussão das tarifas apuradas, até dez dias úteis após aquele ter enviado seus comentários por escrito sobre a minuta de determinação que esta lhe submete.

8. Concluídas as fases previstas nos números 6 e 7, a entidade reguladora deve, no prazo máximo de dez dias úteis, remeter a minuta de determinação ao Governo, ao Conselho Consultivo, às associações de consumidores e às demais partes interessadas, concedendo-lhes um prazo mínimo de trinta dias para apresentarem comentários e sugestões sobre as tarifas apuradas.

9. Sem prejuízo do disposto no número anterior, a minuta de determinação deve ser disponibilizada no sítio de internet da entidade reguladora, para consulta pública, tendo as partes interessadas no mínimo trinta dias para emitirem os seus comentários e apresentarem sugestões sobre as tarifas apuradas.

10. Para efeitos deste regulamento a entidade reguladora deve emitir:

a) Um relatório em que responde aos comentários recebidos durante o processo de consulta pública e que, posteriormente, deve ser divulgado no seu sítio de internet, no prazo máximo de dez dias úteis, a contar a partir do término desta;
b) Um relatório preambular em que fundamenta as decisões tomadas sobre as tarifas, tendo em conta os contributos recebidos das partes interessadas durante a consulta pública, no prazo máximo de vinte dias úteis, a contar a partir do término desta.

11. A entidade reguladora deve emitir a sua deliberação até dez dias úteis após a emissão do relatório preambular e o cumprimento de todos os procedimentos estabelecidos sobre o processo de revisão tarifária periódica.

12. Até cinco dias úteis após a deliberação sobre as tarifas, esta deve ser enviada para publicação no boletim oficial e deve ser divulgada no sítio de internet da entidade reguladora.

13. As novas tarifas entram em vigor no terceiro dia útil do mês de janeiro do primeiro ano do respetivo período tarifário.

Artigo 10.º

Revisão periódica dos coeficientes de consumo e dos percentuais máximos de referência

1. A entidade reguladora deve realizar, a cada cinco anos, no máximo, a revisão dos coeficientes de consumo e dos percentuais máximos de referência que concorrem para o cálculo das tarifas dos títulos de transporte.

2. A entidade reguladora pode recorrer à contratação de especialistas independentes, à obtenção de informações de entidades reguladoras internacionais, bem como à análise de estudos de *benchmarking* relativos a empresas comparáveis, nacionais ou internacionais, dos setores de transportes coletivos urbanos e interurbanos de passageiros, para efeitos de revisão periódica dos coeficientes de consumo e dos percentuais máximos de referência, nomeadamente se considerar que os custos do operador de transporte coletivo são imprudentes.

Artigo 11.º

Revisão tarifária extraordinária

1. A entidade reguladora, por iniciativa própria ou a pedido do operador, pode efetuar a revisão extraordinária das tarifas dos títulos de transporte, em razão da ocorrência de eventos não previstos na revisão periódica mais recente ou de situações de mudanças significativas e anormais nos pressupostos assumidos nos cálculos, e que tenham impactos substanciais sobre as tarifas.

2. A revisão extraordinária das tarifas para os serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros pode ser efetuada, nomeadamente, face à ocorrência dos seguintes eventos:

a) Variação acumulada, positiva ou negativa, do valor de aquisição da energia consumida na operação dos veículos da frota em montante superior a vinte e cinco por cento relativamente ao preço da energia adotado na revisão tarifária periódica mais recente;
b) Variação acumulada, positiva ou negativa, da quilometragem percorrida pelos veículos da frota superior a dez por cento relativamente ao valor considerado na revisão tarifária periódica mais recente;
c) Variação acumulada, positiva ou negativa, do salário de motoristas praticado pelo operador de transporte coletivo em mais de vinte por cento relativamente ao valor considerado na revisão tarifária periódica mais recente;
d) Qualquer mudança na legislação que tenha impacto materialmente relevante nos gastos ou nos rendimentos do operador de transporte coletivo.

3. A revisão extraordinária abrange apenas os itens de custos afetados pelos eventos extraordinários.

4. Os ajustes tarifários da revisão extraordinária são aplicáveis apenas durante o período tarifário vigente e não persistem, como tal, na próxima revisão periódica.

5. A entidade reguladora deve, no prazo máximo de trinta dias após a receção do pedido, decidir se as modificações solicitadas têm fundamentos claros e se beneficiam o interesse público.

6. No caso de se cumprir o disposto no número anterior, a entidade reguladora deve proceder à revisão tarifária extraordinária no prazo máximo de sessenta dias.

7. A revisão tarifária extraordinária deve seguir o mesmo processo que a revisão tarifária periódica dos títulos de transporte, com as devidas adaptações dos limites temporais.

Artigo 12.º

Promoções sobre as tarifas

O operador de transporte coletivo pode realizar promoções e conceder descontos aos utentes sobre as tarifas vigentes, desde que o faça em igualdade de circunstâncias, de forma equitativa e não discriminatória, devendo, com a antecedência mínima de dez dias úteis antes da sua aplicação, notificar a entidade reguladora por escrito.

Artigo 13.º

Contratação de especialistas independentes

1. A entidade reguladora e o operador de transporte coletivo, por mútuo acordo, podem recorrer à contratação de serviços de especialistas independentes sempre que não estejam de acordo sobre determinada matéria e tal recurso se revele adequado, eficiente e eficaz para a prossecução das respetivas atribuições.

2. A contratação dos especialistas independentes pode justificar-se em matérias com as seguintes características:

a) Sejam bem definidas, limitadas quanto ao âmbito, e facilmente separáveis dos restantes assuntos;
b) Sejam puramente técnicas e não afetadas por políticas públicas;
c) Requeiram um elevado grau de especialização técnica e um julgamento profissional maduro;
d) Possuam potencial impacto significativo sobre as tarifas ou os fluxos de caixa do operador de transporte coletivo;
e) Sejam suscetíveis de, caso não decididas em tempo útil, comprometer a realização do processo de revisão tarifária.

3. Os especialistas independentes devem ter reconhecida idoneidade e experiência comprovada em matérias de regulação, económica ou técnica, relativas a serviços de interesse económico geral.

4. O processo de contratação de especialistas independentes deve obedecer às regras de contratação pública.

5. As decisões dos especialistas independentes são vinculativas, desde que as partes interessadas as aceitem para a resolução do desacordo.

6. No caso de não se aceitar as decisões dos especialistas independentes, prevalece a deliberação da entidade reguladora.

7. Os custos com a intervenção dos especialistas independentes devem ser suportados pela entidade reguladora ou pelo operador de transporte coletivo, durante o período contratado da revisão tarifária, sendo, no último caso, aceites para efeitos de regulação.

CAPÍTULO III

METODOLOGIA DE CÁLCULO DAS TARIFAS DOS TÍTULOS DE TRANSPORTE

Secção I

Receita requerida anual e tarifas dos títulos de transporte

Artigo 14.º

Receita requerida anual

1. A receita requerida anual para os serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros é prevista de acordo com a seguinte fórmula:

$$\widehat{RR}_t = \widehat{CF}_t + \widehat{CV}_t + \hat{T}_t + \widehat{Depr}_t + \widehat{Remun}_t + \widehat{CR}_t \pm C_t$$

Sendo:

$\widehat{RR}_t$: a receita requerida anual prevista no ano *t* (CVE);

$\widehat{CF}_t$: o total de custos de operação e manutenção fixos previstos no ano *t*, correspondente à parcela de custos que não se altera em função da quilometragem percorrida, ou seja, deve ser coberta mesmo que o serviço não tenha sido prestado (CVE);

$\widehat{CV}_t$: o total de custos de operação e manutenção variáveis previstos no ano *t*, correspondente à parcela de custos diretamente relacionada com a quilometragem percorrida, ou seja, sua incidência só ocorre quando o veículo está em operação (CVE);

$\hat{T}_t$: o imposto sobre o rendimento do período previsto no ano *t* (CVE);

$\widehat{Depr}_t$: o custo de depreciação e amortização do capital investido previsto no ano *t* (CVE);

$\widehat{Remun}_t$: o custo de remuneração do capital investido previsto no ano *t* (CVE);

$\widehat{CR}_t$: a contribuição regulatória prevista no ano *t* (CVE);

C_t: as correções anuais a serem aplicadas a partir de anos e períodos tarifários anteriores, nomeadamente por mudanças na procura efetiva dos títulos de transporte (CVE);

t: o ano do período tarifário (n.º).

2. Os valores das receitas requeridas anuais devem ser descontados para o ano zero do período tarifário, utilizando-se o custo médio ponderado de capital como a taxa de desconto.

Artigo 15.º

Receita permitida anual e tarifas dos títulos de transporte

1. A receita permitida anual resulta do alisamento neutral do valor atual líquido (VAL) e é o valor utilizado para determinar as tarifas dos títulos de transporte a serem cobradas no período tarifário para os serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros.

2. A entidade reguladora deve determinar a receita permitida para cada ano do período tarifário através da fixação da tarifa média dos diversos títulos de transporte (P_0), de modo que o valor atual da receita permitida seja igual ao valor atual da receita requerida, deduzido das outras receitas não tarifárias, conforme a seguinte fórmula de equilíbrio económico-financeiro:

$$\sum_{t=1}^{5}\left[P_{0_a} \times \widehat{PE}_t + \sum_{i=1}^{n}(P_{0_{pi}} \times \widehat{SP}_{i;t}) + P_{0_m} \times \widehat{M}_t\right] \times \frac{1}{(1+WACC)^t} =$$
$$\sum_{t=1}^{5} \frac{\widehat{CF}_t+\widehat{CV}_t+\hat{T}_t+\widehat{Depr}_t+\widehat{Remun}_t+\widehat{CR}_t}{(1+WACC)^t} - \sum_{t=1}^{5} \frac{\widehat{OR}_t}{(1+WACC)^t}$$

Sendo:

P_{0_a}: a tarifa média do bilhete avulso (CVE);

$\widehat{PE_t}$: o número previsto de passageiros equivalentes transportados no ano *t* (n.º);

$P_{0_{pi}}$: a tarifa média do passe do tipo *i* (CVE);

$\widehat{SP_{i;t}}$: o número previsto de selos de passes vendidos do tipo *i* no ano *t* (n.º);

P_{0_m}: a tarifa média do bilhete pré-pago no ano *t* (CVE);

$\widehat{M_t}$: o número previsto de bilhetes pré-pagos vendidos no ano t (n.º);

$\widehat{CF_t}$: o total de custos de operação e manutenção fixos previstos no ano *t* (CVE);

$\widehat{CV_t}$: o total de custos de operação e manutenção variáveis previstos no ano *t* (CVE);

$\hat{T}_t$: o imposto sobre o rendimento do período previsto no ano *t* (CVE);

$\widehat{Depr_t}$: o custo de depreciação e amortização do capital investido previsto no ano *t* (CVE);

$\widehat{Remun_t}$: o custo de remuneração do capital investido previsto no ano *t* (CVE);

$\widehat{CR_t}$: a contribuição regulatória prevista no ano *t* (CVE);

$\widehat{OR_t}$: as outras receitas não tarifárias previstas no ano *t*, nomeadamente a venda de veículos da frota, o aluguer de veículos da frota, a publicitação de mensagens nos veículos da frota, as vendas de cartões de passes e de bilhetes pré-pagos, e os subsídios à exploração a receber do Governo, destinados a assegurar uma rentabilidade mínima ou a compensar défices de exploração resultantes da aplicação de tarifas sociais a grupos de utentes com vulnerabilidade socioeconómica (CVE);

WACC: o custo médio ponderado de capital (%);

t: o ano do período tarifário (n.º).

3. A receita permitida num determinado ano não deve ser inferior ao respetivo total de custos de operação e manutenção estimados.

4. Todos os valores dos componentes da fórmula de equilíbrio económico-financeiro devem ser estimados em termos reais, para todo o ciclo tarifário, a preços do início do ciclo.

Artigo 16.º

Limites tarifários, periodicidade e validade dos passes

1. A tarifa do passe normal não pode ser superior a oitenta vezes o valor da tarifa média do bilhete avulso.

2. As tarifas dos passes de estudante, jovem e idoso não podem exceder sessenta e cinco vezes o valor da tarifa média do bilhete avulso.

3. Os passes têm validade mensal, correspondendo ao período compreendido entre o primeiro e o último dia do mês a que respeitam.

4. Em caso de alteração tarifária, os passes mantêm-se válidos durante o período para o qual foram adquiridos.

Artigo 17.º

Limites tarifários do bilhete pré-pago

1. A tarifa do bilhete pré-pago não pode ser inferior a oitenta e cinco por cento nem superior a noventa e cinco por cento do valor da tarifa média do bilhete avulso.

2. Para efeitos do disposto no número anterior, o valor da tarifa média do bilhete avulso é arredondado nos termos do n.º 2 do artigo 64.º, sendo apurado sem a inclusão dos impostos e taxas em vigor que incidam sobre os serviços regulados do operador de transporte coletivo (TE).

2. Os módulos de unidades adquiridas devem ser, no mínimo, de cinco bilhetes pré-pagos.

3. Em caso de alteração da tarifa do bilhete pré-pago, os módulos são válidos por um período de quinze dias.

4. Decorrido o período previsto no número anterior, o utente pode, no prazo de trinta dias, trocar os módulos restantes, pagando a diferença de preço.

Artigo 18.º

Categorias de custos

1. Para efeitos do presente regulamento, consideram-se duas grandes categorias de custos de operação e manutenção:

a) Os custos sujeitos à regulação pelo regime de preços máximos, que são aqueles que ou são controláveis por parte do operador de transporte coletivo, ou existe um bom nível de informação para se prever os custos futuros com precisão, ou têm um peso negligenciável na estrutura de custos, compreendendo o total dos custos de operação e manutenção fixos, e os custos de operação e manutenção variáveis relativos a óleos e lubrificantes, rodagem, e peças e acessórios;
b) Os custos de repasse automático, que são aqueles que ou estão fora do controle do operador de transporte coletivo, ou apresentam um elevado grau de volatilidade, ou têm um peso importante na estrutura de custos, incluindo os custos com a energia consumida na operação dos veículos da frota.

2. Os custos de operação e manutenção sujeitos à regulação pelo regime de preços máximos são tratados da seguinte forma:

a) Os custos anuais estimados devem ser incluídos na determinação das receitas requeridas anuais, conforme o disposto no artigo 14.º;
b) Nenhum ajuste deve ser feito às receitas permitidas anuais de qualquer período tarifário, com base no facto de os custos anuais efetivos do operador de transporte coletivo terem sido superiores ou inferiores aos respetivos custos anuais estimados.

3. Os custos de operação e manutenção sujeitos ao repasse automático são tratados da seguinte forma:

a) Os custos anuais estimados devem ser incluídos na determinação das receitas requeridas anuais, conforme o disposto no artigo 14.º;

b) Se ocorrer uma diferença, em qualquer ano do período tarifário, entre os custos anuais efetivos e os respetivos custos anuais estimados, a receita permitida do ano seguinte deve ser ajustada;
c) Para efeitos do disposto na alínea anterior, o montante da correção é igual aos custos anuais efetivos menos os custos anuais estimados, devendo serem adicionadas compensações ou penalizações financeiras, utilizando o custo médio ponderado de capital como a taxa de juro;
d) Se os custos anuais efetivos ultrapassarem os custos anuais estimados em mais de dez por cento, o excedente deve ser sujeito a teste de prudência, e se o valor determinado como sendo prudente for inferior ao valor efetivamente despendido, o valor prudente deve ser utilizado no cálculo do montante da correção.

4. Para efeitos do número anterior, os custos anuais efetivos são considerados imprudentes somente nas seguintes situações:

a) O operador de transporte coletivo não agiu de maneira prudente com base em tudo o que sabia ou deveria saber, no momento da tomada de decisão;
b) Nenhum operador de transporte coletivo razoável teria considerado o custo prudente no momento da tomada de decisão.

5. Para todos os efeitos, vários itens de custos de operação e manutenção podem ser agrupados, para que itens específicos possam ser compensados entre si, sem que a estimativa global seja excedida, e sem desencadear um teste de prudência.

Artigo 19.º

Correções por mudanças na procura efetiva dos títulos de transporte

1. Para atender às variações nos fluxos de caixa líquidos do operador de transporte coletivo resultantes de mudanças no número efetivo de títulos de transporte vendidos, e que podem colocar em risco a cobertura dos custos operacionais fixos, a receita requerida anual deve ser corrigida, no primeiro dia do mês de fevereiro, com base nas diferenças entre o número efetivo e o número previsto de passageiros equivalentes transportados, de selos de passes vendidos e de bilhetes pré-pagos vendidos no ano anterior.

2. Para efetuar a correção necessária, o montante K_t deve ser adicionado à receita requerida para o ano *t*, devendo ser calculado de acordo com a seguinte equação:

$$K_t = (1-\alpha_a) \times \omega_a \times {F'}_{t-1} \times \left(1 - \frac{PE_{t-1}}{\widehat{PE}_{t-1}}\right) + \sum_{i=1}^{n} (1-\alpha_{pi}) \times \omega_{pi} \times {F'}_{t-1} \times \left(1 - \frac{SP_{i;t-1}}{\widehat{SP}_{i;t-1}}\right)$$
$$+ (1-\alpha_m) \times \omega_m \times {F'}_{t-1} \times \left(1 - \frac{M_{t-1}}{\widehat{M}_{t-1}}\right)$$

Sendo:

K_t: a correção anual a ser aplicada no ano *t* (CVE);

α_a, α_{pi}, α_m: os fatores de incentivo que devem assumir o valor de 0,7 caso o número efetivo de títulos vendidos tenha sido superior ao previsto, e 0,5 caso tenha sido inferior, aplicando-se individualmente a cada tipo de título de transporte;

ω_a, ω_{pi}, ω_m: os pesos relativos das receitas efetivas com bilhetes avulsos, com cada tipo de passe *i*, e com bilhetes pré-pagos, respetivamente, no total das receitas tarifárias efetivas do ano *t−1* (%);

F'_{t-1}: o componente da receita requerida do ano *t-1* correspondente aos valores originais dos custos de operação e manutenção fixos, dos custos com depreciações e amortizações do capital investido, e dos custos da remuneração do capital investido, após as correções por mudanças na procura efetiva dos títulos de transporte [$F_{t-1} + K_{t-1}$] (CVE);

PE_{t-1}: o número efetivo de passageiros equivalentes transportados no ano *t-1* (n.º);

$\widehat{PE}_{t-1}$: o número previsto de passageiros equivalentes transportados no ano *t-1* (n.º);

$SP_{i;t-1}$: o número efetivo de selos vendidos do tipo de passe *i* no ano *t-1* (n.º);

$\widehat{SP}_{i;t-1}$: o número previsto de selos vendidos do tipo de passe *i* no ano *t-1* (n.º);

M_{t-1}: o número efetivo de bilhetes pré-pagos vendidos no ano *t-1* (n.º);

$\widehat{M}_{t-1}$: o número previsto de bilhetes pré-pagos vendidos no ano *t-1* (n.º);

t: o ano do período tarifário (n.º).

Artigo 20.º

Ajustes anuais das tarifas

1. As tarifas médias (P_0) dos títulos de transporte para os serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros devem ser ajustadas anualmente, no primeiro dia do mês de fevereiro, com base na inflação efetivamente observada no ano anterior, na eficiência requerida (fator X) e na qualidade da prestação dos serviços (fator Q), aplicando-se individualmente a cada tipo de título de transporte.

2. O ajuste aplica-se às seguintes tarifas:

a) Tarifa do bilhete avulso, representada por $P_{a;t}$, com base na tarifa média P_{0_a};
b) Tarifas dos passes, representadas por $P_{pi;t}$, com base na tarifa média $P_{0_{pi}}$ de cada tipo de passe *i*;
c) Tarifa do bilhete pré-pago, representada por $P_{m;t}$, com base na tarifa média P_{0_m}.

3. A fórmula de ajuste anual a aplicar às tarifas de cada tipo de título de transporte referido no número anterior é a seguinte:

$$P_{k;t} = P_{k;t-1} \times (1 + \Delta IPC_t - X + Q)$$

Sendo:

$P_{k;t}$: o preço máximo a ser aplicado durante o ano tarifário *t* para o título de transporte *k*, constituído por bilhete avulso, tipo de passe *i*, ou bilhete pré-pago (CVE);

$P_{k;t-1}$: o preço máximo no ano tarifário *t-1* para o título de transporte *k*, constituído por bilhete avulso, tipo de passe *i* ou bilhete pré-pago, e cujo valor inicial é o P_0 (CVE);

ΔIPC_t: a variação percentual do índice de preços no consumidor para o ano *t* (%);

X: o percentual do fator X definido na revisão tarifária (%/ano);

Q: o percentual do fator Q a ser aplicado anualmente (%/ano).

Artigo 21.º

Fator de eficiência

1. Deve ser aplicado um fator de eficiência, ou fator X, para os serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros, que permita a transferência, de forma gradual, dos ganhos de eficiência do operador de transporte coletivo para os consumidores finais.

2. A determinação do fator X deve respeitar os objetivos tarifários estabelecidos no artigo 5.º, e deve basear-se numa das seguintes metodologias, consoante se adapte melhor à realidade dos setores de transportes coletivos urbanos e interurbanos de passageiros em Cabo Verde:

a) Fluxos de caixa descontados;
b) *Benchmarking*;
c) Índice histórico de produtividade total dos fatores.

3. O fator de eficiência aprovado permanece inalterado durante o período tarifário de cinco anos, após o qual é determinado um novo fator no âmbito da revisão periódica quinquenal.

4. O fator de eficiência é limitado a um valor anual entre dois por cento e menos dois por cento.

Artigo 22.º

Fator de qualidade

1. Deve ser aplicado um fator de qualidade, ou fator Q, para os serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros, que permita incorporar incentivos para aumentar a qualidade da prestação dos serviços.

2. A determinação do percentual do fator Q a ser aplicado anualmente deve respeitar os objetivos tarifários estabelecidos no artigo 5.º, e deve basear-se em indicadores de desempenho operacionais definidos pela entidade reguladora através de um sistema de avaliação da qualidade do serviço de transporte coletivo de passageiros.

3. O fator de qualidade é limitado a um valor anual entre um por cento e menos um por cento.

Artigo 23.º

Plano de negócios

1. O operador de transporte coletivo deve elaborar o plano de negócios para o próximo período tarifário, mais os dois anos subsequentes, e apresentar à entidade reguladora para avaliação, até o dia 31 de janeiro do ano precedente ao da revisão tarifária periódica.

2. O plano de negócios do operador de transporte coletivo deve conter os elementos necessários para uma verificação apropriada da viabilidade técnica e económica de todos os projetos, assim como da razoabilidade dos valores dos rendimentos, dos custos de operação e manutenção, e dos custos de investimentos, separados por tipos de serviços.

3. Para efeitos do número anterior, o plano de negócios deve conter, nomeadamente, as seguintes informações previsionais anuais, por tipos de serviços:

a) A base de ativos;
b) As depreciações e amortizações dos ativos;
c) O plano de investimentos, acompanhado por um detalhamento analítico dos seus principais componentes;
d) As vendas e prestações de serviços;
e) Os custos de operação e manutenção;
f) O balanço, a demonstração de resultados e a demonstração de fluxos de caixa, elaborados de acordo com as tarifas em vigor.

4. As previsões referidas no número anterior devem ser efetuadas utilizando método(s) científicos(s), incluindo a sua descrição conceitual, os resultados das simulações efetuadas, bem como a plataforma utilizada e o código de programação, quando aplicado.

5. As previsões efetuadas no plano de negócios devem incluir, pelo menos, uma análise de cenários base, otimista e pessimista.

6. A entidade reguladora deve analisar o plano de negócios e aprovar o plano de investimento final para o próximo período tarifário.

7. A entidade reguladora pode solicitar informação adicional ou complementar, fixando um prazo de dez dias úteis para o seu envio, sempre que considerar necessário.

8. O operador de transporte coletivo deve enviar à entidade reguladora um relatório anual de acompanhamento da execução do plano de negócios, até o dia 15 de junho do ano subsequente.

Artigo 24.º

Dados operacionais

Para efeitos de cálculo das tarifas dos títulos de transporte para os serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros são utilizados os seguintes dados operacionais:

a) Os passageiros equivalentes transportados;
b) Os selos de passes vendidos;
c) Os bilhetes pré-pagos vendidos;
d) A quilometragem programada;
e) A frota;
f) O percurso médio anual da frota;
g) O preço médio ponderado do veículo novo.

Artigo 25.º

Passageiros equivalentes transportados

1. Os passageiros equivalentes são os que efetivamente pagam a tarifa pública de referência do bilhete avulso no sistema de transporte.

2. Para cada ano do período tarifário, o número previsto de passageiros equivalentes transportados é obtido da seguinte forma:

$$\widehat{PE_t} = \widehat{PAS_t} + \sum_{d=1}^{D} \left((1 - DES^d) \times \widehat{PAS_t^d} \right)$$

Sendo:

$\widehat{PE_t}$: o número previsto de passageiros equivalentes transportados anualmente em relação à tarifa pública de referência do bilhete avulso vigente no ano *t* (n.º);

$\widehat{PAS_t}$: o número previsto de passageiros que pagam integralmente a tarifa pública de referência do bilhete avulso vigente no ano *t* (n.º);

D: o número de categorias de passageiros com desconto (n.º);

DES^d: o nível de desconto da categoria de passageiros *d*, em relação à tarifa pública de referência do bilhete avulso vigente (%);

$\widehat{PAS_t^d}$: o número previsto de passageiros da categoria *d* que pagam a tarifa pública de referência do bilhete avulso vigente no ano *t*, com desconto DES^d (n.º);

t: o ano do período tarifário (n.º).

Artigo 26.º

Selos de passes vendidos

1. O número previsto de selos de passes a vender de cada tipo *i* no ano *t* é calculado com base na média das quantidades efetivamente vendidas durante um período de referência.

2. Caso se verifiquem alterações relevantes na oferta de transporte, nos preços ou nas condições de acesso, o valor previsto pode ser ajustado para cima ou para baixo, com base em dados objetivos.

Artigo 27.º

Bilhetes pré-pagos vendidos

1. O número previsto de bilhetes pré-pagos a vender no ano *t* é calculado com base na média das quantidades efetivamente vendidas durante um período de referência.

2. Caso se verifiquem alterações relevantes na oferta de transporte, nos preços ou nas condições de acesso, o valor previsto pode ser ajustado para cima ou para baixo, com base em dados objetivos.

Artigo 28.º

Quilometragem programada

1. Para cada ano do período tarifário, a previsão da quilometragem percorrida deve ser feita mensalmente, normalmente por um período futuro de doze meses, considerando a quilometragem calculada por tipo de dia e prevista pela quantidade de dias-tipo.

2. A quilometragem produtiva mensal é obtida multiplicando-se a extensão de cada linha pelo respetivo número de viagens programadas, observando-se o número de dias úteis, sábados, domingos ou feriados, conforme a seguinte fórmula:

$$\widehat{QP}_m = \sum_i \left(\widehat{Ext}_i \times \widehat{NVP}_i\right)$$

Sendo:

$\widehat{QP}_m$: a quilometragem produtiva mensal (km);

$\widehat{Ext}_i$: a extensão da linha i (km);

$\widehat{NVP}_i$: o número de viagens mensais programadas na linha i (n.º).

3. Se o número de viagens for apurado com base no conceito de viagem completa (ida e volta), a extensão da linha deve corresponder ao somatório dos percursos nos dois sentidos, enquanto se o número de viagens for calculado por sentido (viagem unidirecional), a extensão deve ser apurada por cada um dos sentidos.

4. A quilometragem improdutiva mensal refere-se aos deslocamentos sem passageiros e, consequentemente, sem receitas entre as garagens do operador de transporte coletivo e os pontos iniciais/finais das linhas, devendo ser apurada da seguinte forma:

$$\widehat{QI}_m = \alpha \times \widehat{QP}_m$$

Sendo:

$\widehat{QI}_m$: a quilometragem improdutiva mensal (km);

α: o coeficiente de quilometragem improdutiva, o qual não pode ser superior a 5% da quilometragem produtiva (%);

$\widehat{QP}_m$: a quilometragem produtiva mensal (km).

5. Ao resultado obtido para a quilometragem produtiva, deve ser acrescida a quilometragem improdutiva, obtendo-se a quilometragem total percorrida mensalmente, de acordo com a seguinte expressão:

$$\widehat{QT}_m = \widehat{QP}_m + \widehat{QI}_m$$

Sendo:

$\widehat{QT}_m$: a quilometragem total percorrida mensalmente (km);

$\widehat{QP}_m$: a quilometragem produtiva mensal (km);

$\widehat{QI}_m$: a quilometragem improdutiva mensal (km).

6. Para mitigar os efeitos da variação sazonal da quilometragem percorrida ao longo dos meses e da variação por tipo de dia, deve ser apurada a média mensal da quilometragem programada, de acordo com o seguinte quociente:

$$\widehat{QT} = \frac{\sum_{m=1}^{M} \widehat{QT}_m}{M}$$

Sendo:

$\widehat{QT}$: a média mensal da quilometragem programada (km);

$\widehat{QT}_m$: a quilometragem total percorrida mensalmente (km);

M: o número de meses de previsão (n.º).

7. A quilometragem total percorrida anualmente é obtida pela aplicação da seguinte expressão:

$$\widehat{QT}_t = \widehat{QT} \times M$$

Sendo:

$\widehat{QT}_t$: a quilometragem total programada no ano *t* (km);

$\widehat{QT}$: a média mensal da quilometragem programada (km);

M: o número de meses de previsão (n.º).

Artigo 29.º

Frota

A frota total é constituída pelos veículos necessários para o atendimento adequado ao serviço de transporte coletivo de passageiros, sendo apurada anualmente de acordo com a seguinte equação:

$$\widehat{FT}_t = \widehat{FO}_t + \widehat{FR}_t$$

Sendo:

$\widehat{FT}_t$: a frota total prevista no ano t (n.º);

$\widehat{FO}_t$: a frota operante prevista no ano t, composta pelo conjunto dos veículos necessários ao cumprimento da programação efetiva das linhas (n.º);

$\widehat{FR}_t$: a frota reserva prevista no ano t, constituída por um número suplementar de veículos em relação à frota operante, formando a reserva técnica destinada à substituição de veículos retirados da operação por quebra, avaria ou necessidade de intervenção preventiva (n.º).

Artigo 30.º

Percurso médio anual da frota

O percurso médio anual consiste na quilometragem que cada veículo da frota percorre durante o ano, devendo ser apurado da seguinte forma:

$$\widehat{PMA}_t = \frac{\widehat{QT}_t}{\widehat{FO}_t}$$

Sendo:

$\widehat{PMA}_t$: o percurso médio anual previsto no ano *t* (km/veículo);

$\widehat{QT}_t$: a quilometragem total programada no ano *t* (km);

$\widehat{FO}_t$: a frota operante prevista no ano *t* (n.º).

Artigo 31.º

Preço médio ponderado do veículo novo

1. O preço médio ponderado do veículo novo representa o valor médio das categorias de veículos existentes na frota.

2. O preço médio ponderado do veículo novo é determinado como uma média ponderada dos preços das diferentes categorias de veículos existentes na frota, de acordo com a seguinte operação:

$$Pv = \sum_{i=1}^{n} \left[\frac{FT_i \times Preço_i}{FT} \right]$$

Sendo:

P_V: o preço médio ponderado do veículo novo (CVE);

FT_i: a frota total da categoria de veículos *i* (n.º);

$Preço_i$: o preço da categoria de veículos *i* (CVE);

FT: a frota total (n.º).

3. Para efeitos do número anterior, não se deve considerar os veículos com mais de dez anos de operação.

Secção II

Custos de operação e manutenção variáveis

Artigo 32.º

Fórmula de cálculo dos custos de operação e manutenção variáveis

O total de custos de operação e manutenção variáveis anuais corresponde ao somatório dos seguintes componentes:

$$\widehat{CV_t} = \widehat{CE_t} + \widehat{COL_t} + \widehat{CRO_t} + \widehat{CPA_t}$$

Sendo:

$\widehat{CV_t}$: o total de custos de operação e manutenção variáveis previstos no ano *t* (CVE);

$\widehat{CE_t}$: o custo com energia previsto no ano *t*, correspondendo a combustível, para o caso dos veículos a combustão, e a eletricidade, para o caso dos veículos elétricos (CVE);

$\widehat{COL_t}$: o custo com óleos e lubrificantes previsto no ano *t* (CVE);

$\widehat{CRO_t}$: o custo com rodagem previsto no ano *t* (CVE);

$\widehat{CPA_t}$: o custo com peças e acessórios previsto no ano *t* (CVE);

t: o ano do período tarifário.

Artigo 33.º

Custo com combustível

1. Para o cálculo do custo anual com combustível deve ser utilizada a seguinte expressão, a aplicar separadamente a cada tipo de combustível utilizado:

$$\widehat{CC}_t = \widehat{PC}_t \times \widehat{CEC}_t \times \widehat{QT}_t$$

Sendo:

$\widehat{CC}_t$: o custo com combustível previsto no ano *t* (CVE);

$\widehat{PC}_t$: o preço do combustível a ser aplicado durante o ano *t* (CVE/L);

$\widehat{CEC}_t$: o coeficiente específico de consumo de combustível, para toda a frota correspondente, a ser aplicado durante o ano *t* (L/km);

$\widehat{QT}_t$: a quilometragem total programada no ano *t* (km);

t: o ano do período tarifário.

2. O coeficiente específico de consumo de combustível, para cada tipo de combustível utilizado pela frota, deve ser calculado com base num ano de referência, de acordo com o seguinte quociente:

$$\widehat{CEC}_t = \frac{QC_r}{QT_r}$$

Sendo:

$\widehat{CEC}_t$: o coeficiente específico de consumo de combustível a ser aplicado durante o ano *t* (L/km);

QC_r: a quantidade total de combustível consumida na operação, por tipo de combustível, no ano de referência (L);

QT_r: a quilometragem total percorrida, no ano de referência, pelos veículos a combustão correspondentes (km).

3. Para efeitos dos números anteriores, os cálculos devem ser realizados individualmente por tipo de combustível, refletindo as caraterísticas específicas da frota e assegurando a devida desagregação nos elementos de cálculo.

Artigo 34.º

Custo com eletricidade

1. Para o cálculo do custo anual com eletricidade deve ser utilizada a seguinte fórmula:

$$\widehat{CEL}_t = \widehat{PEL}_t \times \widehat{CEEL}_t \times \widehat{QT}_t$$

Sendo:

$\widehat{CEL}_t$: o custo com eletricidade previsto no ano *t* (CVE);

$\widehat{PEL}_t$: o preço da eletricidade a ser aplicado durante o ano *t* (CVE/kWh);

$\widehat{CEEL_t}$: o coeficiente específico de consumo de eletricidade, para toda a frota, a ser aplicado durante o ano *t* (kWh/km);

$\widehat{QT_t}$: a quilometragem total programada no ano *t* (km);

t: o ano do período tarifário.

2. O coeficiente específico de consumo de eletricidade, para toda a frota, deve ser calculado com base num ano de referência, de acordo com o seguinte quociente:

$$\widehat{CEEL_t} = \frac{QEL_r}{QT_r}$$

Sendo:

$\widehat{CEEL_t}$: o coeficiente específico de consumo de eletricidade, para toda a frota, a ser aplicado durante o ano *t* (kWh/km);

QEL_r: a quantidade total de eletricidade consumida na operação no ano de referência (kWh);

QT_r: a quilometragem total percorrida, no ano de referência, pelos veículos elétricos (km).

Artigo 35.º

Custo com óleos e lubrificantes

1. Para o cálculo do custo anual com óleos e lubrificantes é utilizada a seguinte equação, a aplicar separadamente a cada tipo de óleo e lubrificante utilizado:

$$\widehat{COL_t} = \widehat{POL_t} \times \widehat{CEOL_t} \times \widehat{QT_t}$$

Sendo:

$\widehat{COL_t}$: o custo com óleos e lubrificantes previsto no ano *t* (CVE);

$\widehat{POL_t}$: o preço do óleo ou lubrificante a ser aplicado durante o ano *t* (CVE/L ou kg);

$\widehat{CEOL_t}$: o coeficiente específico de consumo de óleos e lubrificantes, para toda a frota correspondente, a ser aplicado durante o ano *t* (L ou kg/km);

$\widehat{QT_t}$: a quilometragem total programada no ano *t* (km);

t: o ano do período tarifário.

2. O coeficiente específico de consumo de óleos e lubrificantes, para cada tipo de óleo e lubrificante utilizado pela frota, é calculado com base num ano de referência, tendo em conta a seguinte operação:

$$\widehat{CEOL_t} = \frac{QOL_r}{QT_r}$$

Sendo:

$\widehat{CEOL_t}$: o coeficiente específico de consumo de óleos e lubrificantes, para toda a frota, a ser aplicado durante o ano *t* (L ou kg/km);

QOL_r: a quantidade total de óleos e lubrificantes consumida na operação no ano de referência (L ou kg);

QT_r: a quilometragem total percorrida, no ano de referência (km).

3. Para efeitos dos números anteriores, os cálculos devem ser realizados individualmente por tipo óleo ou lubrificante, refletindo as caraterísticas específicas da frota e assegurando a devida desagregação nos elementos de cálculo.

4. Tendo em conta o peso residual deste item nos custos de operação e manutenção, visando simplificar o seu cálculo, pode ser apurado em percentagem do custo total anual com energia, de acordo com a seguinte equação:

$$\widehat{COL}_t = \widehat{CE}_t \times \varphi$$

Sendo:

$\widehat{COL}_t$: o custo com óleos e lubrificantes previsto no ano *t* (CVE);

$\widehat{CE}_t$: o custo com energia previsto no ano *t*, correspondendo a combustível, para o caso dos veículos a combustão, e a eletricidade, para o caso dos veículos elétricos (CVE);

φ: o peso do total do custo anual com óleos e lubrificantes no total do custo anual com energia, calculado com base num ano de referência (%);

t: o ano do período tarifário.

Artigo 36.º

Custo com rodagem

1. A rodagem compreende os pneus, incluindo certa quantidade de recauchutagem, sendo o seu custo determinado com base na vida útil do pneu, expressa em quilómetros.

2. A expressão utilizada para a determinação do custo anual de rodagem é a seguinte:

$$\widehat{CRO}_t = \widehat{PMA}_t \times \sum_{i=1}^{n} \left(\frac{PNU_i + REC_i}{Vu_i} \times \widehat{FO}_{i;t} \right)$$

Sendo:

$\widehat{CRO}_t$: o custo com rodagem previsto no ano *t* (CVE);

$\widehat{PMA}_t$: o percurso médio anual previsto no ano *t* (km/veículo);

PNU_i: o custo com pneus para cada categoria de veículos *i*, apurado mediante o produto do preço unitário do pneu pelo número de pneus do veículo (CVE);

REC_i: o custo de recauchutagem para cada categoria de veículos *i*, calculado através da multiplicação do preço unitário da recauchutagem pelo número de recauchutagens previstas e pelo número de pneus do veículo (CVE);

Vu_i: a vida útil dos pneus para cada categoria de veículos *i*, correspondendo ao somatório da vida útil do pneu novo e aquela proporcionada pelas recauchutagens (km);

$\widehat{FO}_{i;t}$: a frota operante da categoria de veículos *i* prevista no ano *t* (n.º);

t: o ano do período tarifário.

Artigo 37.º

Custo com peças e acessórios

1. Os custos com peças e acessórios são aqueles em que o operador de transporte coletivo incorre com o consumo de materiais para a manutenção e reparação dos veículos.

2. A fórmula utilizada para a determinação do custo anual com peças e acessórios é a seguinte:

$$\widehat{CPA_t} = \widehat{CEPA_t} \times \widehat{FO_t} \times Pv$$

Sendo:

$\widehat{CPA_t}$: o custo com peças e acessórios previsto no ano *t* (CVE);

$\widehat{CEPA_t}$: o coeficiente específico de consumo de peças e acessórios a ser aplicado durante o ano *t* (n.º);

$\widehat{FO_t}$: a frota operante prevista no ano *t*, composta pelo conjunto dos veículos necessários ao cumprimento da programação efetiva das linhas (n.º);

Pv: o preço médio ponderado do veículo novo (CVE).

3. O coeficiente específico de consumo de peças e acessórios por parte do operador de transporte coletivo é calculado com base num ano de referência, mediante a divisão dos seus gastos anuais com este item, obtidos das demonstrações dos resultados, pelo preço médio ponderado da frota operacional, no mesmo período de realização dos gastos, de acordo com a seguinte equação:

$$\widehat{CEPA_t} = \frac{GAPA_r}{FO_r \times Pv_r}$$

Sendo:

$\widehat{CEPA_t}$: o coeficiente específico de consumo de peças e acessórios a ser aplicado durante o ano *t* (n.º);

$GAPA_r$: os gastos anuais com peças e acessórios no ano de referência (CVE);

FO_r: a frota operante no ano de referência, composta pelo conjunto dos veículos necessários ao cumprimento da programação efetiva das linhas (n.º);

Pv_r: o preço médio ponderado do veículo novo no ano de referência (CVE);

t: o ano do período tarifário.

Secção III

Custos de operação e manutenção fixos

Artigo 38.º

Fórmula de cálculo dos custos de operação e manutenção fixos

O total de custos de operação e manutenção fixos anuais corresponde ao somatório dos seguintes componentes:

$$\widehat{CF_t} = \widehat{CPS_t} + \widehat{CAD_t}$$

Sendo:

$\widehat{CF_t}$: o total de custos de operação e manutenção fixos previstos no ano *t* (CVE);

$\widehat{CPS_t}$: os custos com o pessoal previstos no ano *t* (CVE);

$\widehat{CAD_t}$: os custos administrativos previstos no ano *t* (CVE).

Artigo 39.º

Custos com o pessoal

1. Os custos com o pessoal englobam todas as formas de remunerações pagas ou a pagar ao pessoal por parte do operador de transporte coletivo, em troca dos serviços prestados a este, nomeadamente ordenados, salários, contribuições para a segurança social e benefícios pós-emprego, tal como pensões.

2. O conceito de pessoal inclui:

a) O pessoal de operação, composto pelos motoristas, cobradores e fiscais;
b) O pessoal de manutenção, correspondente ao pessoal responsável pela manutenção da frota;
c) O pessoal de administração, correspondente a todo o pessoal não incluído nas demais categorias.

3. O custo com o pessoal anual corresponde ao somatório dos seguintes componentes:

$$\widehat{CPS_t} = \widehat{CPO_t} + \widehat{CPM_t} + \widehat{CPA_t}$$

Sendo:

$\widehat{CPS_t}$: os custos com o pessoal previstos no ano *t* (CVE);

$\widehat{CPO_t}$: os custos com o pessoal de operação previstos no ano *t* (CVE);

$\widehat{CPM_t}$: os custos com o pessoal de manutenção previstos no ano *t* (CVE);

$\widehat{CPA_t}$: os custos com o pessoal de administração previstos no ano *t* (CVE).

Artigo 40.º

Custos com o pessoal de operação

1. Os custos anuais com o pessoal de operação, incluindo os encargos sociais por conta da entidade patronal, são calculados através da seguinte expressão:

$$\widehat{CPO_t} = \sum_{c=1}^{C} [\widehat{SAL_{c;t}} \times \widehat{FU_{c;t}} \times \widehat{N.º\ de\ salários_{c;t}}] \times \widehat{FO_t}$$

Sendo:

$\widehat{CPO_t}$: os custos com o pessoal de operação previstos no ano *t*, incluindo as categorias de motoristas, cobradores e fiscais (CVE);

$\widehat{SAL_{c;t}}$: os salários médios mensais dos funcionários da categoria *c* previstos no ano *t* (CVE);

$\widehat{FU}_{c;t}$: os fatores de utilização dos funcionários da categoria *c* previstos no ano *t* (funcionários/veículo);

N.º de salários: o número de salários pagos anualmente para os funcionários da categoria *c* previstos no ano *t* (n.º);

$\widehat{FO}_t$: a frota operante prevista no ano *t* (n.º).

2. O fator de utilização, definido como a quantidade de funcionários de operação necessária para operar um veículo, é obtido através do seguinte quociente:

$$\widehat{FU}_{c;t} = \frac{\widehat{QF}_{c;t}}{\widehat{FO}_t}$$

Sendo:

$\widehat{FU}_{c;t}$: os fatores de utilização dos funcionários da categoria *c* previstos no ano *t*, nomeadamente motoristas, cobradores e fiscais (funcionários/veículo);

$\widehat{QF}_{c;t}$: a quantidade média mensal de funcionários da categoria *c* prevista no ano *t*, nomeadamente motoristas, cobradores e fiscais (n.º);

$\widehat{FO}_t$: a frota operante prevista no ano *t* (n.º).

Artigo 41.º

Custos com o pessoal de manutenção

1. Os custos anuais com o pessoal de manutenção são vinculados aos custos anuais com o pessoal de operação, de acordo com a seguinte equação:

$$\widehat{CPM}_t = \widehat{CPO}_t \times \theta$$

Sendo:

$\widehat{CPM}_t$: os custos com o pessoal de manutenção previstos no ano *t* (CVE);

$\widehat{CPO}_t$: os custos com o pessoal de operação previstos no ano *t*, incluindo as categorias de motoristas, cobradores e fiscais (CVE);

θ: o percentual máximo de referência que incide sobre os custos com o pessoal de operação (%).

2. O percentual máximo de referência deve ser definido pela entidade reguladora, de acordo com os custos do operador de transporte coletivo, na medida em que este opere de forma prudente.

Artigo 42.º

Custos com o pessoal de administração

1. Os custos anuais com o pessoal de administração são vinculados aos custos anuais com o pessoal de operação, de acordo com a seguinte operação:

$$\widehat{CPA}_t = \widehat{CPO}_t \times \varpi$$

Sendo:

$\widehat{CPA_t}$: os custos com o pessoal de administração previstos no ano *t* (CVE);

$\widehat{CPO_t}$: os custos com o pessoal de operação previstos no ano *t*, incluindo as categorias de motoristas, cobradores e fiscais (CVE);

ϖ: o percentual máximo de referência que incide sobre os custos com o pessoal de operação (%).

2. O percentual máximo de referência deve ser definido pela entidade reguladora, de acordo com os custos do operador de transporte coletivo, na medida em que este opere de forma prudente.

Artigo 43.º

Custos administrativos

Os custos administrativos anuais englobam os fornecimentos e serviços externos, o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, o imposto de circulação automóvel e os outros gastos, e são calculados de acordo com a seguinte operação:

$$\widehat{CAD_t} = \widehat{FSE_t} + \widehat{SRCA_t} + \widehat{ICA_t} + \widehat{OG_t}$$

Sendo:

$\widehat{CAD_t}$: os custos administrativos previstos no ano *t* (CVE);

$\widehat{FSE_t}$: os custos com fornecimentos e serviços externos previstos no ano *t* (CVE);

$\widehat{SRCA_t}$: os custos com o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel previstos no ano *t* (CVE);

$\widehat{ICA_t}$: os custos com o imposto de circulação automóvel previstos no ano *t* (CVE);

$\widehat{OG_t}$: os outros gastos previstos no ano *t* (CVE).

Artigo 44.º

Fornecimentos e serviços externos

1. Os fornecimentos e serviços externos incluem os serviços terceirizados, nomeadamente relacionados com materiais de consumo, serviços de conservação e reparação, serviços públicos essenciais, rendas e alugueres, vigilância e segurança, trabalhos especializados, serviços bancários e seguros, excluindo o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel.

2. Os custos anuais com fornecimentos e serviços externos são calculados da seguinte forma:

$$\widehat{FSE_t} = \widehat{CFSE_t} \times Pv \times \widehat{FT_t}$$

Sendo:

$\widehat{FSE_t}$: os custos com fornecimentos e serviços externos previstos no ano *t* (CVE);

$\widehat{CFSE_t}$: o coeficiente de fornecimentos e serviços externos a ser aplicado durante o ano *t* (n.º);

Pv: o preço médio ponderado do veículo novo (CVE);

$\widehat{FT_t}$: a frota total prevista no ano *t* (n.º).

3. O coeficiente de fornecimentos e serviços externos é calculado com base num ano de referência, mediante a divisão dos gastos anuais com este item, obtidos das demonstrações dos resultados, pelo preço médio ponderado da frota total, no mesmo período de realização dos gastos, tendo em conta a seguinte operação:

$$\widehat{CFSE_t} = \frac{FSE_r}{Pv_r \times FT_r}$$

Sendo:

$\widehat{CFSE_t}$: o coeficiente de fornecimentos e serviços externos a ser aplicado durante o ano *t* (n.º);

FSE_r: os custos com fornecimentos e serviços externos no ano de referência (CVE);

Pv_r: o preço médio ponderado do veículo novo no ano de referência (CVE);

FT_r: a frota total no ano de referência (n.º).

Artigo 45.º

Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel

O seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel garante as indemnizações devidas por danos corporais e/ou materiais causados a terceiros, devendo o custo anual ser apurado da seguinte forma:

$$\widehat{SRCA_t} = \widehat{VAS_t} \times \widehat{FT_t}$$

Sendo:

$\widehat{SRCA_t}$: os custos com o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel previstos no ano *t* (CVE);

$\widehat{VAS_t}$: a previsão do valor anual gasto com o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel por veículo (CVE);

$\widehat{FT_t}$: a frota total prevista no ano *t* (n.º).

Artigo 46.º

Imposto de circulação automóvel

O imposto de circulação automóvel é cobrado pelas autarquias locais, em relação aos veículos matriculados ou registados, e que se encontram em uso pelo operador de transporte coletivo, devendo o custo anual ser apropriado pelo valor total a pagar, no início de cada ano, por todos os veículos da empresa, em razão da antiguidade e da cilindrada, de acordo com a seguinte fórmula:

$$\widehat{ICA_t} = \widehat{VAIC_t} \times \widehat{FT_t}$$

Sendo:

$\widehat{ICA_t}$: os custos com o imposto de circulação automóvel previstos no ano *t* (CVE);

$\widehat{VAIC_t}$: a previsão do valor anual gasto com o imposto de circulação automóvel por veículo (CVE);

$\widehat{FT_t}$: a frota total prevista no ano *t* (n.º).

Artigo 47.º

Outros gastos

1. Este item engloba outros gastos anuais relacionados à operação do serviço de transporte que não estão compreendidos nos demais custos, designadamente os impostos diretos, os impostos indiretos e as taxas, incluindo a de licenciamento da atividade, devendo serem apropriados pelos valores totais a pagar.

2. O valor referente a estes gastos é calculado da seguinte forma:

$$\widehat{OG_t} = \widehat{COG_t} \times Pv \times \widehat{FT_t}$$

Sendo:

$\widehat{OG_t}$: os outros gastos previstos no ano *t* (CVE);

$\widehat{COG_t}$: o coeficiente de outros gastos a ser aplicado durante o ano *t* (n.º);

Pv: o preço médio ponderado do veículo novo (CVE);

$\widehat{FT_t}$: a frota total prevista no ano *t* (n.º).

3. O coeficiente de outros gastos é calculado com base num ano de referência, mediante a divisão dos gastos anuais com este item, obtidos das demonstrações dos resultados, pelo preço médio ponderado da frota total, no mesmo período de realização dos gastos, tendo em conta a seguinte operação:

$$\widehat{COG_t} = \frac{OG_r}{Pv_r \times FT_r}$$

Sendo:

$\widehat{COG_t}$: o coeficiente de outros gastos a ser aplicado durante o ano *t* (n.º);

OG_r: os outros gastos no ano de referência (CVE);

Pv_r: o preço médio ponderado do veículo novo no ano de referência (CVE);

FT_r: a frota total no ano de referência (n.º).

Artigo 48.º

Mecanismo de retenção dos ganhos resultantes de reduções dos custos de operação e manutenção fixos

1. O mecanismo de retenção é aplicado ao somatório de todos os itens de gastos de operação e manutenção fixos, e não a cada item separadamente.

2. A regra básica consiste em analisar a poupança abaixo do custo mínimo que o operador de transporte coletivo já foi capaz de atingir no período tarifário em vigência.

3. O operador de transporte coletivo pode reter como ganho, durante o período tarifário em vigência, a poupança referida no número anterior.

4. Os valores da poupança a serem transferidos para o próximo período tarifário são adicionados em noventa por cento à receita requerida a ser usada na fixação de tarifas para o próximo período.

5. Dentro do período tarifário em vigência, nenhum ajuste deve ser feito nas tarifas porque o ganho é retido automaticamente.

6. A regra básica, conforme o elemento explicativo, anexo ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, está sujeita às seguintes qualificações:

a) Se os custos efetivos estiverem acima dos custos estimados na receita requerida (custos previstos), não há ganho a ser transferido, mesmo que o operador de transporte coletivo reduza os custos em relação ao mínimo anterior;
b) No primeiro ano em que o operador de transporte coletivo registar custos efetivos abaixo dos custos previstos, o ganho máximo que pode receber é relativo aos custos previstos, e não aos custos mínimos anteriores;
c) Se o operador de transporte coletivo reduzir os custos para um novo mínimo, o ganho máximo que pode receber é relativo aos custos mínimos anteriores;
d) Se ocorrerem novos aumentos de custos efetivos, mesmo situando-se num nível abaixo dos custos previstos, não dão origem a qualquer ganho a ser transferido.

7. Aos ganhos a serem transferidos para o próximo período tarifário devem ser adicionadas compensações financeiras, utilizando o custo médio ponderado de capital como a taxa de juro.

Secção IV

Base de capital regulatória, depreciação e amortização, e remuneração do capital investido

Artigo 49.º

Base de capital regulatória

1. O valor da base de capital regulatória deve refletir apenas o valor económico dos ativos necessários para a prestação dos serviços regulados.

2. O valor da base de capital regulatória é determinado mediante a utilização do modelo do custo, de acordo com o estipulado no Sistema de Normalização Contabilística e de Relato Financeiro.

3. O valor referenciado no número anterior é equivalente ao preço a dinheiro dos ativos fixos tangíveis e dos ativos intangíveis à data do reconhecimento, subtraído de qualquer depreciação/amortização acumulada e de quaisquer perdas por imparidade acumuladas.

4. O valor da base de capital regulatória deve ser expurgado dos seguintes ativos, de forma a não proporcionarem uma remuneração para o operador de transporte coletivo:

a) Os que sejam considerados inoperacionais;
b) Os que tenham sido financiados por subvenções do Governo ou comparticipados pelos clientes;
c) Os ativos intangíveis que não beneficiem os consumidores por mais de um ano.

5. Para os ativos que sejam comuns a diferentes serviços, a separação deve ser feita pelo operador de transporte coletivo, de acordo com as chaves de repartição e indicadores aprovados pela entidade reguladora.

6. Os ativos que compõem a base de capital regulatória inicial de cada período tarifário devem ser verificados e validados pela entidade reguladora.

7. Para determinar a base de capital regulatória, o período tarifário atual, objeto da revisão, é designado de "período tarifário 1", sendo indexado pelo subscrito "1", e o período tarifário seguinte é designado de "período tarifário 2", sendo indexado pelo subscrito "2".

8. A base de capital regulatória para cada ano do período tarifário 1 é determinada conforme a seguinte equação:

$$\widehat{BCR_t} = \widehat{BCR_{t-1}} + \widehat{Inv_t} - \widehat{Depr_t} - (\hat{G}_t + \hat{C}_t) - \widehat{A_t}$$

Sendo:

$\widehat{BCR}$: a base de capital regulatória prevista (CVE);

$\widehat{Inv}$: os investimentos previstos (CVE);

$\widehat{Depr}$: as depreciações e amortizações previstas (CVE);

$\hat{G}$: as contribuições previstas do Governo (CVE);

$\hat{C}$: as contribuições previstas dos clientes (CVE);

$\hat{A}$: as vendas previstas de ativos (CVE);

t: o ano do período tarifário (n.º).

9. A equação prevista no número anterior é aplicada sucessivamente a cada ano do período tarifário atual, desde o primeiro ano até o quinto ano.

Artigo 50.º

Ajustes posteriores à base de capital regulatória

1. Para ajustar a base de capital regulatória deve ser adotado um sistema de inventário permanente.

2. Os ajustes à base de capital regulatória são feitos aquando de nova revisão de tarifas, para determinar a receita requerida decorrente dela para o próximo período tarifário.

3. Os itens do plano de investimentos devem ser tratados pelo método *ex ante ex post* estabelecido no n.º 4.

4. A base de capital regulatória inicial para o primeiro ano do período tarifário 2, que equivale à base de capital regulatória final para o quinto ano do período tarifário 1, determina-se da seguinte forma:

$$BCR_{2;0} = \widehat{BCR}_{1;4} + \widehat{Inv}_{1;5} - \widehat{Depr}_{1;5} - \left(\hat{G}_{1;5} + \hat{C}_{1;5}\right) - \hat{A}_{1;5} - max\left[\sum_{t=1;1}^{1;5} (\widehat{Inv}_t - Inv_t); 0\right]$$

Sendo:

$BCR_{2;0}$: a base de capital regulatória inicial para o primeiro ano do período tarifário 2 (CVE);

$\widehat{BCR}_{1;4}$: a base de capital regulatória final prevista para o quarto ano do período tarifário 1 (CVE);

$\widehat{Inv}_{1;5}$: os investimentos previstos no quinto ano do período tarifário 1 (CVE);

$\widehat{Depr}_{1;5}$: as depreciações e amortizações previstas no quinto ano do período tarifário 1 (CVE);

$\hat{G}_{1;5}$: as contribuições previstas do Governo no quinto ano do período tarifário 1 (CVE);

$\hat{C}_{1;5}$: as contribuições previstas dos clientes no quinto ano do período tarifário 1 (CVE);

$\hat{A}_{1;5}$: as vendas previstas de ativos no quinto ano do período tarifário 1 (CVE);

$\widehat{Inv}_t$: os investimentos previstos durante o período tarifário 1 (CVE);

Inv_t: os investimentos realizados durante o período tarifário 1 (CVE);

$\sum_{t=1;1}^{1;5}$: o somatório do primeiro ao quinto ano do período tarifário 1;

t: o ano do período tarifário 1.

5. Os investimentos realizados devem ser comprovados por registos auditados.

6. Sempre que um investimento realizado seja considerado imprudente, o valor a considerar para efeitos de determinação da base de capital regulatória para o período tarifário seguinte deve ser o valor prudente, em substituição do montante efetivamente despendido.

7. Sempre que os investimentos realizados sejam inferiores aos investimentos previstos e os custos economizados resultarem do incumprimento de metas físicas de investimentos, os valores dos ajustes a serem efetuados no novo ciclo tarifário devem incorporar penalizações financeiras, considerando o custo médio ponderado de capital como a taxa de juro.

8. Sempre que os valores monetários realizados sejam inferiores aos previstos, mas se verifique o cumprimento da meta física e o respeito pelo critério de prudência, os valores dos ajustes não são sujeitos a qualquer penalização financeira.

9. Sempre que os investimentos realizados excedam os valores dos investimentos previstos, os montantes adicionais devem ser incluídos na base de capital regulatória da revisão tarifária

subsequente, desde que o operador demonstre que os respetivos encargos são justificáveis e passam no teste de prudência, nos termos do artigo 54.º.

Artigo 51.º

Plano de investimentos

1. O plano de investimentos a apresentar para o período de revisão tarifária deve:

a) Refletir uma programação responsável e eficiente de recursos, assegurando o cumprimento das orientações da entidade reguladora e dos requisitos legais aplicáveis;
b) Garantir a manutenção ou melhoria da qualidade do serviço prestado.

2. Para efeitos de verificação do cumprimento das condições previstas no número anterior, a entidade reguladora deve analisar, nomeadamente:

a) Se o plano é suscetível de suportar o crescimento previsto da procura global;
b) Se cada componente do plano se justifica, tendo em conta as orientações estabelecidas para a empresa e dada a condição atual dos ativos;
c) As implicações financeiras de incluir qualquer item no plano de investimentos e o consequente impacto sobre a acessibilidade.

3. Para efeitos de análise e aprovação do plano de investimentos, devem ser aplicados critérios de prudência, os quais abrangem os aspetos de utilidade, uso e razoabilidade dos custos.

4. Para determinar a razoabilidade dos custos do plano de investimentos referido no número anterior, a entidade reguladora deve analisar, nomeadamente:

a) A consistência interna das estimativas;
b) A forma como os custos unitários estimados pela empresa se comparam com os *benchmarks* nacionais e internacionais;
c) Os custos de projetos similares que a empresa realizou no passado.

5. A entidade reguladora apenas impõe custos com base num modelo de menor custo quando estes forem devidamente fundamentados mediante análise prévia.

6. Verificando-se o cumprimento das condições previstas no n.º 1, a entidade reguladora deve aprovar o plano de investimentos apresentado pela empresa.

7. Caso a entidade reguladora decida não aprovar, total ou parcialmente, o plano de investimentos nos termos do número anterior, deve notificar a empresa da respetiva decisão, devidamente fundamentada.

8. Após a notificação referida no número anterior, a empresa dispõe de um prazo de dez dias úteis para reagir, podendo submeter alterações ao plano de investimentos inicialmente apresentado ou apresentar um novo plano devidamente fundamentado.

9. A não aceitação, pela entidade reguladora, das alegações apresentadas pela entidade regulada não obsta à realização do investimento, mas impede a sua inclusão na base de capital regulatória.

10. Aprovado o plano de investimentos, este constitui a base para os valores dos investimentos previstos a considerar na atualização da base de capital regulatória do período tarifário seguinte, desde que sejam efetivamente realizados.

Artigo 52.º

Reconhecimento de investimentos não previstos no plano de investimentos

1. Os investimentos adicionais não previstos no plano de investimentos aprovado para a revisão tarifária podem ser objeto do mecanismo de compensação previsto no n.º 3.

2. Os investimentos adicionais realizados pelo operador de transporte coletivo durante o período tarifário 1, elegíveis para reconhecimento posterior à execução, devem ser incluídos na base de capital regulatória inicial do período tarifário 2, desde que o operador demonstre que são justificáveis e que passam no teste de prudência, nos termos do artigo 54.º.

3. O valor a ser adicionado à base de capital regulatória inicial do período tarifário 2, sujeito ao disposto no n.º 6, deve ser o efetivamente despendido, multiplicado por $(1 + WACC)^{5-t}$, em que t é o ano do período tarifário 1 em que o investimento foi realizado (t = 1 a 5).

4. Para efeitos do número anterior, o custo efetivamente despendido deve ser comprovado por registos auditados.

5. Os investimentos passíveis de reconhecimento posterior à execução devem ser sujeitos a testes de prudência *ex post*.

6. Caso um investimento seja considerado imprudente, o valor a reconhecer após a execução deve corresponder ao valor prudente, em substituição do valor efetivamente despendido.

7. As depreciações e amortizações dos ativos depreciáveis começam no início do período tarifário 2, sendo utilizadas, para o respetivo cálculo, as vidas úteis remanescentes desses ativos.

Artigo 53.º

Condições para o reconhecimento posterior de investimentos

São elegíveis para reconhecimento posterior à execução, nos termos do artigo anterior, os investimentos que:

a) Não se qualifiquem para a realização de uma revisão extraordinária;
b) Não fossem razoavelmente previsíveis pelo operador aquando da última revisão tarifária;
c) Tenham sido aprovados no teste de prudência, nos termos do artigo 54.º.

Artigo 54.º

Teste de prudência *ex post*

1. Para determinar a prudência dos investimentos realizados, a entidade reguladora deve considerar, nomeadamente, se:

a) O operador cumpriu as orientações estabelecidas pela entidade reguladora e os requisitos legais aplicáveis;
b) As alternativas disponíveis para satisfazer as orientações regulatórias, os requisitos legais e as necessidades de investimento foram devidamente analisadas e justificadamente excluídas;
c) Foram observadas as boas práticas reconhecidas no setor;
d) O operador atuou com prudência na aquisição de bens, obras ou serviços, a custos razoáveis e eficientes;
e) As projeções da procura foram razoáveis;
f) O momento da realização do investimento foi adequado;
g) Os riscos associados à prestação do serviço foram devidamente ponderados.

2. Os preços pagos são considerados prudentes quando os bens ou serviços tenham sido adquiridos pelo operador através de um procedimento sólido de contratação.

3. Para efeitos do número anterior, o procedimento de contratação não é considerado sólido se, nomeadamente:

a) Houver apenas um concorrente; ou
b) Ocorrer ajustes de preços, de uma maneira que diminua significativamente o efeito da concorrência nos preços pagos.

4. Os investimentos declarados como sujeitos a teste de prudência *ex post* pela entidade reguladora são considerados imprudentes quando se verifique as seguintes situações:

a) O operador não tenha atuado de forma prudente, atendendo às informações de que dispunha, ou razoavelmente deveria dispor, no momento da decisão de investimento;
b) Um operador diligente não teria considerado o investimento prudente nas mesmas circunstâncias.

5. Para efeitos de determinação da prudência dos investimentos realizados, prevista no n.º 1, entende-se por discrepância de prudência pré-estimada a estimativa razoável, efetuada pela entidade reguladora antes da realização de uma análise detalhada, da diferença entre o custo do investimento efetivamente realizado e o custo correspondente a um investimento prudente, incluindo a possibilidade de ausência de desembolsos durante qualquer período consecutivo de doze meses.

6. Se a discrepância de prudência pré-estimada for superior a dez por cento, a entidade reguladora pode exigir que o operador demonstre que os gastos foram prudentes.

7. Para efeitos do número anterior, caso assim seja exigido, o operador deve apresentar um relatório contendo:

a) A justificação da necessidade do investimento;
b) A descrição das alternativas consideradas para satisfazer a necessidade do investimento;
c) A análise custo-benefício das alternativas avaliadas;
d) Quando aplicável, a explicação do tipo de procedimento de contratação adotado, incluindo comparações pertinentes de preços.

8. Se a discrepância de prudência pré-estimada for igual ou inferior a dez por cento e a entidade reguladora, ainda assim, entender que o gasto não é prudente, compete-lhe o ónus de demonstrar a respetiva imprudência.

9. Para efeitos da demonstração referida no número anterior, a entidade reguladora pode, de forma devidamente fundamentada, solicitar ao operador todas as informações que considere necessárias à realização do respetivo estudo, devendo, após a sua conclusão, garantir-lhe o direito de pronúncia.

10. Quando não concordar com a determinação da entidade reguladora quanto ao valor prudente do investimento, nos termos dos n.os 6 e 8, o operador pode requerer a contratação de especialistas independentes, nos termos do artigo 13.º.

11. Para efeitos de determinação da prudência dos investimentos realizados, prevista no n.º 1, podem ser agrupados vários itens de investimento, permitindo a compensação entre si de valores individuais, desde que a estimativa global não seja excedida, e sem que tal implique a realização de um teste de prudência.

Artigo 55.º

Custos de depreciação e amortização do capital investido

A depreciação e amortização do capital investido consiste na redução do valor dos veículos que compõem a frota, das máquinas, das instalações, dos equipamentos, dos veículos de apoio e dos outros ativos fixos tangíveis e intangíveis, resultantes do desgaste pelo uso, obsolescência técnica ou comercial, devendo o seu custo anual ser calculado da seguinte forma:

$$\widehat{Depr}_t = \widehat{DeprF}_t + \widehat{DeprOA}_t$$

Sendo:

$\widehat{Depr}_t$: o custo de depreciação e amortização do capital investido previsto no ano t (CVE);

$\widehat{DeprF}_t$: o custo de depreciação do capital investido na frota de veículos previsto no ano t (CVE);

$\widehat{DeprOA}_t$: o custo de depreciação e amortização do capital investido em outros ativos, previsto no ano t (CVE).

Artigo 56.º

Custo de depreciação do capital investido na frota

1. Os custos de depreciação anual da frota, por categoria de veículos, são calculados por faixa etária, pelo método da soma dos dígitos decrescentes, tendo por base a vida útil do veículo, de acordo com a seguinte equação:

$$\widehat{DeprF}_{i;t} = \sum_{t=1}^{Vu_i} (F_{i;t} \times PvSP \times \widehat{FT}_{i;t})$$

Sendo:

$\widehat{DeprF}_{i;t}$: o custo de depreciação do capital investido na frota previsto no ano t para a categoria de veículo i (CVE);

Vu_i: a vida útil adotada para a categoria de veículo *i*, que corresponde ao período durante o qual se espera que o veículo esteja disponível para uso (anos);

$F_{i;t}$: o coeficiente de depreciação anual da categoria de veículo *i* para o ano *t* (n.º);

PvSP: o preço médio ponderado do veículo novo, sem pneus (CVE);

$\widehat{FT}_{i;t}$: a previsão da frota total dos veículos da categoria *i* cujo número de anos de operação se encontra na faixa etária t (n.º).

2. O coeficiente de depreciação anual das diferentes categorias de veículos, para cada faixa etária, é calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$F_{i;t} = \frac{Vu_i - t + 1}{1 + 2 + \cdots + Vu_i} \times (1 - VR_i)$$

Sendo:

$F_{i;t}$: o coeficiente de depreciação anual da categoria de veículo *i* para o ano *t* (n.º);

t: o limite superior da faixa etária (anos);

Vu_i: a vida útil adotada para a categoria de veículo *i*, que corresponde ao período durante o qual se espera que o veículo esteja disponível para uso (anos);

VR_i: o valor residual adotado para a categoria de veículo *i*, expresso em percentagem do valor do veículo novo, equivalendo ao valor de mercado estimado para o veículo no final da sua vida útil (%).

3. Os custos totais de depreciação anual da frota são obtidos através da soma dos valores apurados para a depreciação anual para cada categoria de veículo, conforme a seguinte expressão:

$$\widehat{DeprF}_t = \sum_{i=1}^{n} \sum_{t=1}^{Vu_i} (F_{i;t} \times PvSP \times \widehat{FT}_{i;t})$$

Sendo:

$\widehat{DeprF}_t$: o custo de depreciação do capital investido na frota de veículos previsto no ano *t* (CVE);

i: a categoria de veículo *i* (n.º);

Vu_i: a vida útil adotada para a categoria de veículo *i*, que corresponde ao período durante o qual se espera que o veículo esteja disponível para uso (anos);

$F_{i;t}$: o coeficiente de depreciação anual da categoria de veículo *i* para o ano *t* (n.º);

PvSP: o preço médio ponderado do veículo novo, sem pneus (CVE);

$\widehat{FT}_{i;t}$: a previsão da frota total dos veículos da categoria *i* cujo número de anos de operação se encontra na faixa etária t (n.º).

Artigo 57.º

Custo de depreciação e amortização do capital investido em outros ativos

1. Os custos de depreciação e amortização anual do capital investido em outros ativos incidem sobre os ativos que integram a base de capital regulatória e são calculados pelo método da linha reta, de acordo com a legislação fiscal vigente.

2. Os custos de depreciação e amortização anual do capital investido em outros ativos devem ser apurados de acordo com a seguinte fórmula:

$$\widehat{DeprOA}_t = \widehat{DeprE}_t + \widehat{DeprB}_t + \widehat{DeprVA}_t + \widehat{DeprIN}_t + \widehat{DeprOAF}_t$$

Sendo:

$\widehat{DeprOA}_t$: o custo de depreciação e amortização do capital investido em outros ativos, previsto no ano *t* (CVE);

$\widehat{DeprE}_t$: o custo de depreciação do capital investido em edifícios, equipamentos e mobiliário administrativo e de garagem previsto no ano *t* (CVE);

$\widehat{DeprB}_t$: o custo de depreciação do capital investido em equipamentos de bilhética e sistemas de transporte inteligente previsto no ano *t* (CVE);

$\widehat{DeprVA}_t$: o custo de depreciação do capital investido em veículos de apoio previsto no ano *t* (CVE);

$\widehat{DeprIN}_t$: o custo de depreciação do capital investido em infraestruturas previsto no ano *t*, aplicável nas situações em que o operador de transporte coletivo é contratualmente obrigado a investir na construção de infraestruturas que revertem para o poder público no final do contrato, nomeadamente terminais, abrigos e sinalizações dos pontos de paragens, e outras intervenções (CVE);

$\widehat{DeprOAF}_t$: o custo de depreciação e amortização do capital investido em outros ativos fixos tangíveis e intangíveis previsto no ano *t* (CVE).

Artigo 58.º

Custo médio ponderado de capital

1. O custo de capital corresponde à remuneração competitiva disponível no mercado para um investimento comparável, sendo o nível de risco o componente mais importante de comparabilidade.

2. O custo de capital é estimado como uma média ponderada entre o custo do capital próprio e o custo da dívida, expresso da seguinte forma:

$$WACC = r_e \times \left(\frac{CP}{CP + CA}\right) + r_d \times \left(\frac{CA}{CP + CA}\right) \times (1 - T_i)$$

Sendo:

WACC: o custo médio ponderado de capital (%);

r_e: o custo do capital próprio (%);

r_d: o custo da dívida (%);

CP: o peso do capital próprio no total do capital investido (%);

CA: o peso do capital alheio oneroso no total do capital investido (%);

T_i: a taxa de imposto sobre o rendimento do período (%).

3. O custo de capital próprio deve ser estimado na ótica de um investidor internacional, utilizando o método do *Capital Asset Pricing Model* (CAPM), ajustado à realidade dos setores de transportes coletivos urbanos e interurbanos de passageiros em Cabo Verde, cuja fórmula é a seguinte:

$$r_e = r_f + \beta \times (r_m - r_f) + r_{cv} + r_r$$

Sendo:

r_e: o custo do capital próprio (%);

r_f: o retorno de um ativo livre de risco de um país desenvolvido (%);

β: o coeficiente beta de um investimento de risco similar do país desenvolvido (n.º);

r_m-r_f: o prémio de risco de mercado do país desenvolvido (%);

r_{cv}: o prémio de risco soberano de Cabo Verde em condições de desempenho normal dos mercados (%);

r_r: o prémio de risco de regime regulatório (%).

4. O custo da dívida deve ser estimado com base num dos seguintes métodos, consoante se adapte melhor à realidade dos setores de transportes coletivos urbanos e interurbanos de passageiros em Cabo Verde:

a) CAPM da dívida, segundo o qual o custo de capital alheio deve ser estimado na ótica de um investidor internacional, e equivale à soma da taxa de juro isenta de risco (r_f), do prémio de risco do país (r_{cv}) e do prémio de risco de crédito (r_c);
b) Custo médio ponderado da dívida, correspondente ao somatório das taxas de juro dos diversos empréstimos, ponderadas pelas respetivas proporções no total dos financiamentos obtidos.

5. O custo médio ponderado de capital deve ser expresso em escudos cabo-verdianos.

6. Para efeitos do disposto no n.º 3, ao custo de capital próprio expresso em escudos cabo-verdianos pode ser adicionado um prémio de risco adicional, entre um e dois por cento, para remunerar os seguintes novos investimentos realizados:

a) Os que aumentem a eficiência operacional e a qualidade dos serviços prestados pelos operadores;
b) Os que sejam considerados estratégicos para o país;
c) Os que sejam efetuados para atender a normas ambientais e de segurança emitidas por entidades nacionais ou internacionais.

Artigo 59.º

Custos de remuneração do capital investido

A remuneração anual do capital investido consiste na parcela paga na tarifa para cobrir os custos do capital investido em ativos, líquidos das depreciações e amortizações, sendo calculada de acordo com a seguinte operação:

$$\widehat{Remun}_t = \widehat{RemunF}_t + \widehat{RemunOA}_t$$

Sendo:

$\widehat{Remun}_t$: o custo de remuneração do capital investido previsto no ano *t* (CVE);

$\widehat{RemunF}_t$: o custo de remuneração do capital investido na frota de veículos previsto no ano *t* (CVE);

$\widehat{RemunOA}_t$: o custo de remuneração do capital investido em outros ativos, previsto no ano *t* (CVE).

Artigo 60.º

Custo de remuneração do capital investido na frota

1. Os custos de remuneração anual do capital investido na frota, por categoria de veículos, são calculados por faixa etária, de acordo com a seguinte fórmula:

$$\widehat{RemunF}_{i;t} = \sum_{t=1}^{Vu_i+1} (R_{i;t} \times PvSP \times \widehat{FT}_{i;t})$$

Sendo:

$\widehat{RemunF}_{i;t}$: o custo de remuneração do capital investido na frota previsto no ano *t* para a categoria de veículo *i* (CVE);

Vu_i: a vida útil adotada para a categoria de veículo *i*, que corresponde ao período durante o qual se espera que o veículo esteja disponível para uso (anos);

$R_{i;t}$: o coeficiente de remuneração anual da categoria de veículo *i* para o ano *t* (n.º);

PvSP: o preço médio ponderado do veículo novo, sem pneus (CVE);

$\widehat{FT}_{i;t}$: a previsão da frota total dos veículos da categoria *i* cujo número de anos de operação se encontra na faixa etária *t* (n.º).

2. O coeficiente de remuneração anual das diferentes categorias de veículos, para cada faixa etária, é calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$R_{i;t} = \begin{cases} 1;\ t = 1 \\ WACC \times \left[1 - \sum_{t=1}^{t-1} F_{i;t}\right];\ t > 1 \end{cases}$$

Sendo:

$R_{i;t}$: o coeficiente de remuneração anual da categoria de veículo *i* para o ano *t* (n.º);

t: o limite superior da faixa etária (anos);

$F_{i;t}$: o coeficiente de depreciação anual da categoria de veículo *i* para o ano *t* (n.º);

WACC: o custo médio ponderado de capital (%).

3. Os custos totais de remuneração anual da frota são obtidos através da soma dos valores apurados para a remuneração anual para cada categoria de veículo, conforme a seguinte expressão:

$$\widehat{RemunF_t} = \sum_{i=1}^{n} \sum_{t=1}^{Vu_i+1} (R_{i;t} \times PvSP \times \widehat{FT}_{i;t})$$

Sendo:

$\widehat{RemunF_t}$: o custo de remuneração do capital investido na frota de veículos previsto no ano *t* (CVE);

i: a categoria de veículo *i* (n.º);

Vu_i: a vida útil adotada para a categoria de veículo *i*, que corresponde ao período durante o qual se espera que o veículo esteja disponível para uso (anos);

$R_{i;t}$: o coeficiente de remuneração anual da categoria de veículo *i* para o ano *t* (n.º);

PvSP: o preço médio ponderado do veículo novo, sem pneus (CVE);

$\widehat{FT}_{i;t}$: a previsão da frota total dos veículos da categoria *i* cujo número de anos de operação se encontra na faixa etária *t* (n.º).

Artigo 61.º

Custo de remuneração do capital investido em outros ativos

1. Os custos de remuneração anual do capital investido em outros ativos devem ser apurados de acordo com a seguinte fórmula:

$$\widehat{RemunOA_t} = \widehat{RemunE_t} + \widehat{RemunB_t} + \widehat{RemunVA_t} + \widehat{RemunIN_t} + \widehat{RemunOAF_t} + \widehat{RemunNFM_t}$$

Sendo:

$\widehat{RemunOA_t}$: o custo de remuneração do capital investido em outros ativos, previsto no ano *t* (CVE);

$\widehat{RemunE_t}$: o custo de remuneração do capital investido em terrenos, edifícios, equipamentos, e mobiliário administrativo e de garagem previsto no ano *t* (CVE);

$\widehat{RemunB_t}$: o custo de remuneração do capital investido em equipamentos de bilhética e sistemas de transporte inteligente previsto no ano *t* (CVE);

$\widehat{RemunVA_t}$: o custo de remuneração do capital investido em veículos de apoio previsto no ano *t* (CVE);

$\widehat{RemunIN_t}$: o custo de remuneração do capital investido em infraestruturas previsto no ano *t*, aplicável nas situações em que o operador de transporte coletivo é contratualmente obrigado a

investir na construção de infraestruturas que revertem para o poder público no final do contrato, nomeadamente terminais, abrigos e sinalizações dos pontos de paragens, e outras intervenções (CVE);

$\widehat{RemunOAF_t}$: o custo de remuneração do capital investido em outros ativos fixos tangíveis e intangíveis previsto no ano *t* (CVE);

$\widehat{RemunNFM_t}$: o custo de remuneração do capital investido em necessidade de fundo de maneio previsto no ano *t* (CVE).

2. A remuneração anual do capital investido, para cada categoria de ativo considerado no presente artigo, é apurada mediante o produto do custo médio ponderado de capital pelo valor líquido médio do ativo ao longo do ano.

Artigo 62.º

Necessidade de fundo de maneio

A necessidade de fundo de maneio é determinada segundo um dos seguintes métodos:

a) A diferença entre os ativos cíclicos e os passivos cíclicos do operador de transporte regular coletivo urbano e interurbano;
b) O produto de doze vírgula trinta e dois por cento pelos gastos de operação e manutenção, considerando-se quarenta e cinco dias como o ciclo de caixa, período decorrido entre o prazo médio de pagamentos e o prazo médio de recebimentos, fase durante a qual a empresa deve financiar sozinha o ciclo operacional, sendo os montantes investidos equivalentes às necessidades de fundo de maneio.

Secção V

Contribuição regulatória

Artigo 63.º

Fórmula de cálculo da contribuição regulatória

1. A contribuição regulatória constitui uma contrapartida paga pelo operador de transporte coletivo à entidade reguladora pelos custos do exercício da sua atividade de regulação e supervisão dos setores dos transportes coletivos urbanos e interurbanos de passageiros.

2. A contribuição regulatória é determinada de acordo com a seguinte operação:

$$\widehat{CR_t} = (\widehat{CF_t} + \widehat{CV_t} + \hat{T}_t + \widehat{Depr_t} + \widehat{Remun_t}) \times VCR$$

Sendo:

$\widehat{CR_t}$: a contribuição regulatória prevista no ano *t* (CVE);

$\widehat{CF_t}$: o total de custos de operação e manutenção fixos previstos no ano *t* (CVE);

$\widehat{CV_t}$: o total de custos de operação e manutenção variáveis previstos no ano *t* (CVE);

$\hat{T}_t$: o imposto sobre o rendimento do período previsto no ano *t* (CVE);

$\widehat{Depr_t}$: o custo de depreciação e amortização do capital investido previsto no ano t (CVE);

$\widehat{Remun_t}$: o custo de remuneração do capital investido previsto no ano t (CVE);

VCR: o valor da contribuição regulatória definida pela entidade reguladora (%).

Secção VI

Preço máximo para o utente final

Artigo 64.º

Fórmula de cálculo do preço máximo para o utente final

1. O preço máximo a aplicar ao utente final para cada título de transporte, incluindo os impostos, é determinado de acordo com a seguinte fórmula:

$$PUF_{k;t} = P_{k;t} \times (1 + TE)$$

Sendo:

$PUF_{k;t}$: o preço máximo ao utente final, incluindo os impostos, a ser aplicado no ano tarifário t, para o título de transporte k (ECV);

$P_{k;t}$: o preço máximo a ser aplicado durante o ano tarifário t para o título de transporte k (CVE);

TE: todos os impostos e taxas em vigor que incidem sobre os serviços regulados do operador de transporte coletivo, não incluídos nos demais parâmetros, nomeadamente o imposto sobre o valor acrescentado, e o tributo especial unificado para as entidades sujeitas ao regime jurídico especial das micro e pequenas empresas (%).

2. O valor da tarifa do bilhete avulso, apurado nos termos do n.º 1, deve ser arredondado para o múltiplo de dez escudos.

CAPÍTULO IV

INFORMAÇÃO PERIÓDICA

Artigo 65.º

Dever de informação

O operador de transporte coletivo deve reportar regularmente à entidade reguladora todas as informações necessárias à aplicação do presente regulamento, de acordo com a forma, grau de pormenor, prazos e periodicidade definidos em regulamento próprio.

Artigo 66.º

Relatório de desempenho

1. O operador de transporte coletivo deve disponibilizar à entidade reguladora, até ao fim do primeiro semestre de cada ano, um relatório conciso de desempenho relativo ao serviço de transporte coletivo de passageiros do ano anterior, com as informações mínimas definidas nos termos do artigo anterior.

2. Para efeitos do número anterior, o relatório de desempenho deve conter a comparação das informações apresentadas com as do ano transato, incluindo a justificação da evolução registada.

3. A impossibilidade de apresentar parte da informação exigida deve ser justificada.

CAPÍTULO V

Disposições diversas

Artigo 67.º

Pareceres da ARME

As autoridades de transportes e os operadores de transporte coletivo podem solicitar à ARME pareceres interpretativos sobre a aplicação do presente regulamento.

Artigo 68.º

Fiscalização da aplicação do regulamento

1. A fiscalização da aplicação do presente regulamento é da competência da ARME.

2. A ARME, sempre que considere necessário, pode, nos termos dos respetivos Estatutos, realizar ou determinar a realização de auditorias ao operador do transporte coletivo, para efeitos da verificação do cumprimento do presente regulamento e da conformidade das informações reportadas.

3. Os relatórios de auditoria são sujeitos a um período de contraditório junto dos visados, sendo a versão final publicada no sítio da internet da ARME.

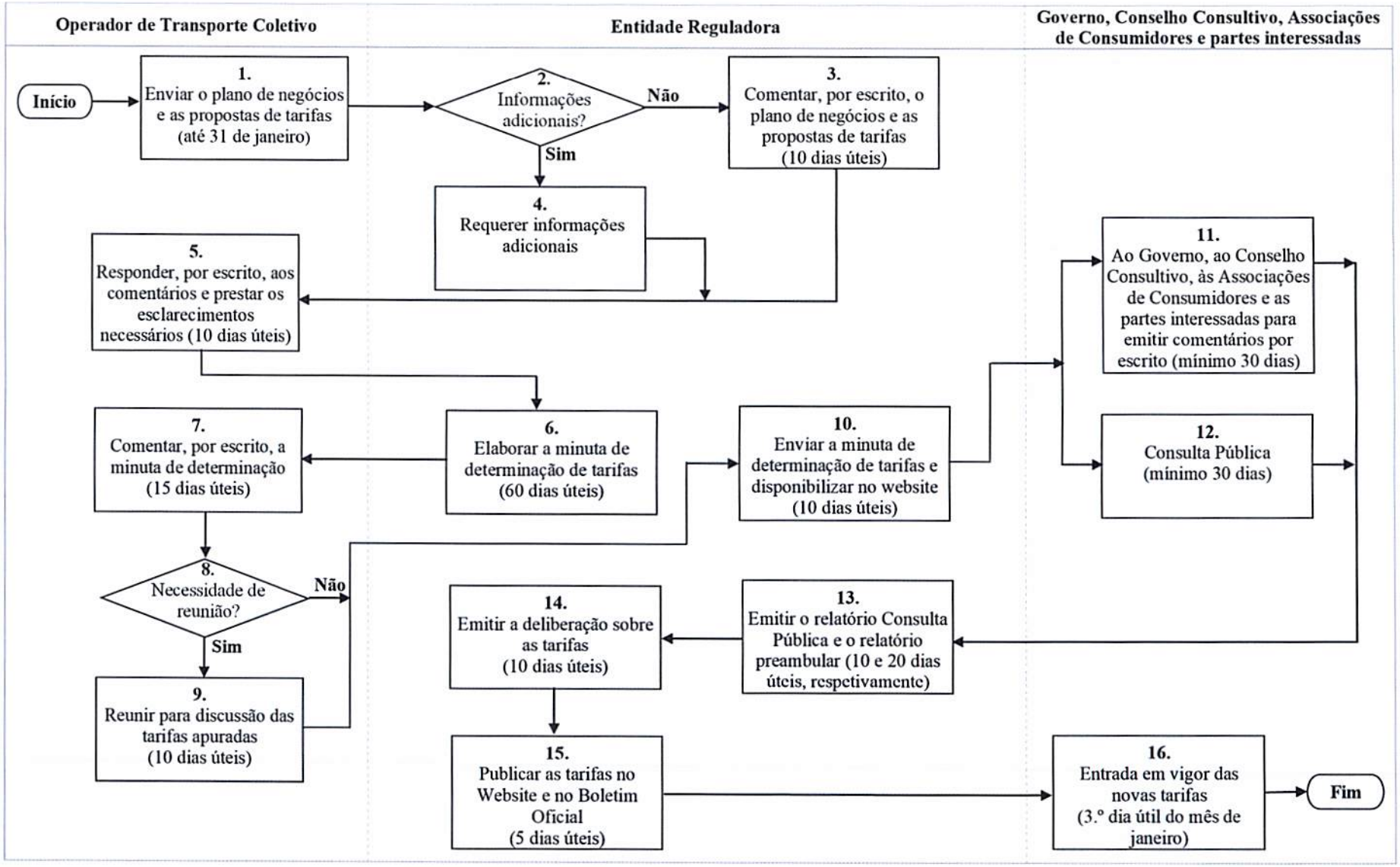
Artigo 69.º

Regime sancionatório

O incumprimento das normas do presente regulamento é sancionado nos termos do artigo 54.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte Regular Coletivo de Passageiros e do artigo 17.º dos Estatutos da ARME, sem prejuízo de aplicação de sanções por incumprimento das regras previstas em contratos de serviço público e demais legislações aplicáveis.

ANEXO I

(Fluxograma a que se refere o n.º 2 do artigo 9.º)



ANEXO II

(Elemento explicativo a que se refere o n.º 6 do artigo 48.º)

No ano 1, os custos efetivos foram superiores aos custos previstos na receita requerida, pelo que não ocorreu qualquer ganho (figura 1).

No ano 2, o operador reduziu os custos efetivos de 105 para 100 unidades monetárias, mas foi o primeiro ano em que registou custos efetivos abaixo dos custos previstos, pelo que o ganho deve ser calculado relativamente aos custos previstos, e não em relação aos custos mínimos anteriores. Assim, o ganho a ser transferido para o próximo período tarifário (linha 6) é de 1,8 unidades monetárias ([102 - 100] × 0,9 = 1,8).

No ano 3 conseguiu reduzir os custos efetivos relativamente aos custos efetivos mínimos anteriores em 4 unidades monetárias, pelo que o ganho a ser transferido para o próximo período tarifário (linha 7) corresponde a 3,6 unidades monetárias ([100 - 96] × 0,9 = 3,6).

Nos anos 4 e 5, não obstante os custos efetivos terem sido inferiores aos custos previstos, não houve qualquer poupança relativamente aos custos efetivos mínimos que a empresa conseguiu alcançar no ano 3 (96 unidades monetárias), pelo que não existem quaisquer ganhos a serem transferidos para o próximo período tarifário (linhas 8 e 9).

Figura 1

	Período tarifário	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2
	Ano do período tarifário	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
1	Custos previstos na receita requerida	103	102	101	100	99					
2	Custos efetivos	105	100	96	96	98					
3	Custos efetivos mínimos	105	100	96	96	96					
4	Poupança elegível para capitalização	0	2	4	0	0					
	Momento em que ocorre a capitalização										
5	Ano 1	0	0	0	0	0					
6	Ano 2		2	2	2	2	1,8				
7	Ano 3			4	4	4	3,6	3,6			
8	Ano 4				0	0	0	0	0		
9	Ano 5					0	0	0	0	0	
10	Esta linha não tem efeito na tarifa	0	2	6	6	6					
11	**Correção a ser aplicada no período tarifário 2 (considerar o valor capitalizado)**						**5,4**	**3,6**	**0**	0	