

RELATÓRIO E CONTAS 2025



carris 



Índice

MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO	5
1. APRESENTAÇÃO DA EMPRESA E SUAS PARTICIPADAS	13
1.1. SÍNTESE HISTÓRICA.....	13
1.2. UNIVERSO DE EMPRESAS CARRIS	14
2. PRINCIPAIS INDICADORES.....	16
3. ANO 2025 EM REVISTA	18
4. ATIVIDADE.....	27
4.1. EXPLORAÇÃO OPERACIONAL	27
4.2. QUALIDADE DO SERVIÇO	29
4.3. ATIVIDADE COMERCIAL.....	33
4.4. SEGURANÇA DE EXPLORAÇÃO	45
4.5. FROTA DE SERVIÇO PÚBLICO.....	48
4.6. INFRAESTRUTURAS DE TRACÇÃO ELÉTRICA.....	50
4.7. NOVOS PROJETOS ESTRUTURANTES	51
4.8. MUSEU DA CARRIS	54
5. RECURSOS HUMANOS.....	57
5.1. EVOLUÇÃO DO EFETIVO.....	58
5.2. POLÍTICA SALARIAL.....	58
5.3. FORMAÇÃO	58
5.4. INDICADORES DE PRESTAÇÃO DO TRABALHO	59
6. ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA	65
6.1. CONJUNTURA ECONÓMICA 2025 E CENÁRIO 2026-2028.....	65
6.2. ANÁLISE DE RESULTADOS DA EMPRESA.....	66
6.3. ESTRUTURA PATRIMONIAL	68
6.4. INVESTIMENTO REALIZADO	70
6.5. FLUXOS FINANCEIROS.....	71
6.6. PRAZO MÉDIO DE PAGAMENTOS	72
7. GOVERNO SOCIETÁRIO	74
8. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS	76
DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS E ANEXO	78
1. IDENTIFICAÇÃO DA ENTIDADE	85
2. REFERENCIAL CONTABILÍSTICO DE PREPARAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS	86
2.1 BASE DE PREPARAÇÃO	86
2.2 DERROGAÇÃO DAS DISPOSIÇÕES DO SNC	86
2.3 COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS.....	89



3. ADOÇÃO PELA PRIMEIRA VEZ DAS CONTABILÍSTICAS DE RELATO FINANCEIRO – DIVULGAÇÃO TRANSITÓRIA	89
4. PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS	89
4.1 BASES DE APRESENTAÇÃO	89
4.2 POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS RELEVANTES	90
4.3 JUÍZOS DE VALOR CRÍTICOS E PRINCIPAIS FONTES DE INCERTEZA ASSOCIADAS A ESTIMATIVAS	102
5. CAIXA E SEUS EQUIVALENTES	103
6. ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS	104
7. LOCAÇÕES	106
8. ATIVOS INTANGÍVEIS	107
9. PARTICIPAÇÕES FINANCEIRAS – MÉTODO DE EQUIVALÊNCIA PATRIMONIAL	108
10. IMPOSTOS SOBRE RENDIMENTO	109
11. OUTROS INVESTIMENTOS FINANCEIROS	111
12. INVENTÁRIOS	112
13. CLIENTES E OUTROS CRÉDITOS A RECEBER	114
14. INSTRUMENTOS DE CAPITAL PRÓPRIO	115
15. PROVISÕES E PASSIVOS CONTINGENTES	117
16. FORNECEDORES E OUTRAS CONTAS A PAGAR	118
17. ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS	119
18. DIFERIMENTOS PASSIVOS	119
19. BENEFÍCIOS PÓS-EMPREGO	120
20. RÉDITO	122
21. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS	123
22. GASTOS COM O PESSOAL	124
23. GASTOS/REVERSÕES DE DEPRECIAÇÃO E AMORTIZAÇÃO	124
24. OUTROS RENDIMENTOS	125
25. OUTROS GASTOS	126
26. JUROS E OUTROS RENDIMENTOS E GASTOS SIMILARES	126
27. PARTES RELACIONADAS	126
28. SUBSÍDIOS E OUTROS APOIOS DE ENTIDADES PÚBLICAS	129
29. DIVULGAÇÕES EXIGIDAS POR DIPLOMAS LEGAIS	130



30. GARANTIAS	131
31. OUTROS ASSUNTOS	131
32. ACONTECIMENTOS APÓS A DATA DO BALANÇO	132
33. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS	132

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Estrutura da Procura/Modo	36
Gráfico 2 – Receitas Acumuladas 2025	37
Gráfico 3 – Principais motivos de reclamações de serviço	40
Gráfico 4 – Chamadas no Centro de Atendimento ao Cliente.....	42
Gráfico 5 – Vendas por rede de vendas	44
Gráfico 6 – Distribuição da quota de clientes de tarifa de bordo por modo de pagamento	45
Gráfico 7 - Número de Acidentes de Trabalho por Áreas Funcionais	62
Gráfico 8 – Tipologia dos Acidentes de Trabalho	62
Gráfico 9 – Evolução Investimento (10 ³ €).....	71

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Rede de serviço público em 31 de dezembro de 2025	29
Tabela 2 – Indicadores da Oferta.....	29
Tabela 3 – Velocidade Média de Exploração (Km/h).....	30
Tabela 4 – Ocorrências	31
Tabela 5 – Taxa de ocupação.....	31
Tabela 6 – Sinistralidade - Acidentes de Exploração	32
Tabela 7 – Sinistralidade – Taxa de Acidentes de Exploração	32
Tabela 8 – Taxa de Cumprimento.....	33
Tabela 9 – Passageiros – Validações.....	35
Tabela 10 – Receita (sem IVA) por Título de Transporte	37
Tabela 11 – Composição da Rede de Vendas	42
Tabela 12 – Frota de Serviço Público	48
Tabela 13 – Reparações de Carroçaria	49



Tabela 14 – Custos de Manutenção da Frota de Autocarros	50
Tabela 15 – Custos de Manutenção do Modo Elétrico	50
Tabela 16 – Apoio Psicossocial	57
Tabela 17 – Efetivo CARRIS a 31 de dezembro	58
Tabela 18 – Formação	59
Tabela 19 – Absentismo em sentido lato	60
Tabela 20 – Absentismo detalhado	60
Tabela 21 – Trabalho suplementar	60
Tabela 22 – Número de consultas realizadas, por tipo	63
Tabela 23 – Demonstração de Resultados (10 ³ €)	66
Tabela 24 – Variação do Património (10 ³ €)	68
Tabela 25 – Investimentos (10 ³ €)	70
Tabela 26 – Demonstração dos Fluxos de Caixa (10 ³ €)	71
Tabela 27 – Prazo Médio de Pagamentos Trimestral	72



MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

O presente Relatório e Contas respeita ao exercício de 2025, último ano do mandato do anterior Conselho de Administração (CA) da Companhia Carris de Ferro de Lisboa - CARRIS.

O CA em funções desde 1 de janeiro de 2026 assume, neste enquadramento, a responsabilidade pela formalização do fecho do exercício, pela validação da execução do Plano e Orçamento de 2025 e pela apreciação institucional do desempenho económico, operacional e estratégico da Companhia.

Este relatório constitui, assim, um momento de transição responsável e transparente, assegurando continuidade na gestão e uma leitura rigorosa do ponto de situação da CARRIS no final do exercício, identificando simultaneamente os desafios estruturais e operacionais que se projetam no novo ciclo de gestão.

O ano de 2025 ficou profundamente marcado pelo trágico acidente do Elevador da Glória — um acontecimento de enorme gravidade humana e institucional, que representou um dos momentos mais exigentes da história recente da Empresa.

Perante esta circunstância excecional, a CARRIS mobilizou toda a sua estrutura técnica, operacional e de apoio, garantindo a articulação permanente com as autoridades competentes e assegurando resposta às vítimas e às suas famílias.

Expressamos as mais sentidas condolências aos familiares e amigos das vítimas e reafirmamos o compromisso inequívoco com o apuramento integral dos factos, com a total transparência institucional e com o reforço contínuo dos padrões de segurança, manutenção e supervisão técnica que sustentam a confiança no serviço público prestado.

Também merece particular destaque e referência o guarda-freio André Marques, que se encontrava em serviço na cabine no momento do acidente e cujo empenho exemplificou o sentido de dever e dedicação que caracteriza os profissionais da CARRIS. A sua perda constitui não apenas uma dolorosa ausência para a sua família, amigos e colegas, mas também um motivo de profunda reflexão para a Companhia sobre as exigências operacionais, os sistemas de segurança e a obrigação permanente de proteger todos os trabalhadores que diariamente servem a cidade e os seus cidadãos.

As questões de segurança são absolutamente centrais para ação do mandato que se iniciou em 1 de janeiro de 2026, razão pela qual foram constituídas duas equipas de projeto multidisciplinares que enfatizam e concretizam este registo:

- 1) uma equipa de projeto prioritário para a reabertura dos equipamentos históricos e do funicular da Graça, que sob a coordenação da Direção de Manutenção do Modo Elétrico, tem ainda a presença da Autoridade de Segurança de Exploração e a Direção de Comunicação e Marca, e tem como objetivo agregar todos os trabalhos de avaliação, diagnóstico e correção dos vários processos que estão em curso, assim como planear e executar todas as ações necessárias para os processos de reabertura;
- 2) uma equipa de projeto prioritário “Carris mais Segura” que sob coordenação da Autoridade de Segurança de Exploração e com a participação da Direção de Capital Humano, da Direção de Segurança



e Vigilância e da Direção de Comunicação e Marca, tem como missão desenvolver e executar um plano para a melhoria das condições de segurança de pessoas em todo o universo da CARRIS.

Esta metodologia de criação de equipas de projeto consideramos essencial para a prossecução dos objetivos de dar prioridade e foco ao que é absolutamente imprescindível concretizar no desenvolvimento da atividade.

O ano de 2025 é ainda marcado pela ocorrência extraordinária do dia 28 de abril, o designado “apagão”, momento atípico da nossa vida coletiva, em que se demonstrou a importância do sector dos transportes rodoviários e a capacidade de adaptação dos trabalhadores do sector em geral, e da CARRIS em particular, colocando-se ao dispor das populações para ajudar em momentos de elevada ansiedade, sacrificando as suas situações particulares para servir a cidade.

Todavia, e pese embora esta capacidade de adaptação a realidades inesperadas, a análise objetiva de múltiplas variáveis de atividade e indicadores, demonstra que a empresa ainda tem uma margem de progresso significativa para atingir o patamar de excelência operacional consentâneo com uma operação na cidade capital do país. Persistem margens significativas de melhoria na regularidade, previsibilidade e robustez da execução.

Acresce, a maior centralidade da mobilidade sustentável na Área Metropolitana de Lisboa, bem como o escrutínio público e mediático sobre o desempenho dos transportes públicos, reforçam a necessidade de evolução consistente e mensurável.

No que a passageiros transportados respeita, o ano de 2025 regista uma diminuição tendo transportado 131,8 milhões de passageiros, representando uma variação de -1,5% face a 2024. Tal facto deve-se a uma combinação de fatores, mas sublinhe-se o encerramento do elevador de Santa Justa e a suspensão de atividade dos restantes equipamentos históricos como factos centrais na diminuição registada.

Ainda assim, outros indicadores contribuem para a não mitigação da perda de passageiros, como a oferta programada, que se situou em cerca de 35,4 milhões de km comerciais, tendo sido realizada 93,9% da oferta prevista. Ainda, a taxa média de regularidade fixou-se em 83,45%, evidenciando melhoria face ao exercício anterior, mas abaixo da meta interna definida.

Apesar da consolidação da procura, os indicadores de fiabilidade e regularidade continuam a revelar fragilidades estruturais (frota, recursos humanos, etc.), com impacto direto na experiência do cliente e na perceção pública do serviço.

No que diz respeito a recursos humanos, o exercício de 2025 voltou a evidenciar a pressão estrutural sobre o quadro operacional. O número médio de motoristas ao serviço situou-se em 1.825, refletindo um saldo líquido de -5 trabalhadores face ao ano anterior, resultado de um esforço de recrutamento de 108 novas admissões que, ainda assim, foi condicionado por saídas, aposentações e elevada competitividade do mercado laboral, resultando um salto negativo do quadro de pessoal ao serviço.

A insuficiência estrutural de motoristas permaneceu como o principal fator explicativo de supressões de serviço e flutuações operacionais. Esta realidade não é exclusiva da CARRIS; trata-se de um fenómeno transversal ao setor do transporte público urbano, ainda assim, mitigado na área metropolitana de Lisboa desde há quatro anos a esta parte.

O CA atual diagnosticou a necessidade premente de motoristas e desenvolveu de imediato na segunda semana de janeiro as diligências necessárias a agilizar a contratação de profissionais para que não falhem serviços por falta de mão de obra especializada, culminando na realização de uma campanha de recrutamento no início do mês de fevereiro. E os resultados preliminares são para já bastante animadores com cerca de dez mil inscritos para a função de motorista de serviço público na CARRIS. O processo de recrutamento só agora começa com centenas de entrevistas por semana, das quais esperamos ter resultados práticos dentro de alguns meses, particularmente, na melhoria da fiabilidade dos serviços.

Também a informação sobre a fiabilidade de serviços apresenta muitas carências uma vez que a organização dos dados, o seu tratamento e disponibilidade ao público apresenta problemas com dimensão estrutural. Por esta razão, os painéis de informação ao público e a aplicação para telemóvel nem sempre disponibilizam a informação correta.

Esta situação urge resolver, assim como a renovação do parque de painéis de informação no espaço público e a colocação de informação em tempo real nas paragens de autocarro. Este processo eminentemente tecnológico é crucial e bastante transformador da realidade e das perceções em torno da qualidade do serviço.

A frota apresenta níveis de imobilização que evidenciam a necessidade de continuação da renovação da frota (16,9%) e uma necessidade de orientação e otimização operacional que considere os vários Parques de Materiais e Oficinas (PMO) numa perspetiva de melhoria dos indicadores operacionais mesmo considerando a idade média existente que é de 12,53 anos.

Como todos os cálculos de médias, este indicador na CARRIS não permite perceber que a necessidade de renovação da frota de autocarros continua a ser um fator a considerar, dado que mais de 48,2% da frota tem mais de 15 anos e destes 21,9% da frota tem mais de 20 anos.

Nos últimos anos, pese embora a renovação concretizada, ainda não se atingiu a expressão necessária para a melhoria visível de indicadores porque, ou são viaturas pequenas (que não são transformadoras do número de passageiros transportados) ou porque os fornecimentos de viaturas contratados são demorados.

A CARRIS precisará de um influxo significativo de viaturas para melhorar a sua performance operacional e financeira, sendo determinante que este esforço esteja alinhado com as metas de descarbonização urbana e com as orientações estratégicas do Município de Lisboa.

Contudo, importa sublinhar que a transição energética implica exigências acrescidas ao nível da infraestrutura, manutenção especializada, formação técnica e robustez financeira.

Para tal, já constituímos a “Equipa de Projeto Prioritário para a Transformação da Frota e Energia”, multidisciplinar, que concretize um plano estratégico de renovação de frota que tenha em conta as variáveis a considerar alterar, incluindo as capacidades energéticas e de estacionamento instaladas nos PMO existentes e que alinhe esta transformação com as políticas públicas municipais.

Os projetos apresentados no exercício em apressado, a expansão do elétrico 15E até Santa Apolónia e a nova linha de elétrico 16E, que ligará o Parque Papa Francisco a Santa Apolónia, continuarão nas prioridades do novo CA da CARRIS. As linhas ocidentais de transporte em sítio próprio, Algés - Colégio



Militar em Metrobus e o troço Alcântara - Algés / Miraflores - já têm os projetos adjudicados ainda em março de 2026.

O estudo da nova rede Carris continua a avançar, procurando-se que revele, gradualmente, elementos importantes para uma adaptação da rede em conformidade com alterações futuras da mobilidade da cidade, como por exemplo, o início da operação da linha circular do metropolitano de Lisboa prevista para abril de 2027.

No plano financeiro, o exercício de 2025 apresentou:

- Rendimentos operacionais de aproximadamente 184 milhões de euros, com variação de +4,9% face a 2024;
- Gastos operacionais de 162,6 milhões de euros, refletindo pressão significativa em energia, manutenção e serviços externos;
- Resultado líquido de 0,65 milhões de euros, positivo, enquadrado pelo modelo de financiamento público do setor.

A gestão procurou equilibrar estabilidade financeira com manutenção da oferta e continuidade do investimento. Num setor estruturalmente dependente de financiamento público e sujeito a forte volatilidade de custos, a sustentabilidade económica exige rigor permanente na gestão e previsibilidade.

O transporte público urbano constitui um serviço essencial e estruturante. A CARRIS tem responsabilidade acrescida enquanto operador histórico e estratégico da cidade de Lisboa.

A avaliação rigorosa do passado é condição necessária para construir um futuro mais robusto. O novo Conselho de Administração assume o compromisso de transparência na divulgação de resultados, exigência interna na execução e ambição sustentada na melhoria contínua.

A CARRIS encerra 2025 com a necessidade de se projetar, mas com consciência clara de que o seu potencial ainda tem uma margem bastante significativa de progresso para o qual é preciso tempo, variável a ter em conta numa empresa com o peso histórico de mais de 150 anos de existência.

O próximo ciclo será orientado para o desempenho e para qualidade percebida, melhorando o serviço prestado com frota capaz e profissionais em número suficiente, acelerando a modernização tecnológica que permita uma informação ao público fiável, reforçando todas as práticas internas em torno das questões, da segurança das pessoas e dos bens, reavendo a confiança de todos.



O Conselho de Administração

Rui Pedro Gaspar Lopo
Presidente

Ana Paula Domingos Carioca
Vice-Presidente

Francisco Manuel Cardoso Marta Pinto Machado
Vice-Presidente

Mariana de Sousa Costa
Vogal Executiva

Teresa do Passo
Vogal não Executiva

RELATÓRIO
E CONTAS

2025

CONSELHO
DE ADMINISTRAÇÃO





No período em análise, o Conselho de Administração da CARRIS manteve a sua composição inalterada, com quatro membros executivos e um não executivo, abaixo identificados:

- Dr. Pedro Gonçalo de Brito Aleixo Bogas, Presidente do Conselho de Administração
- Dr.^a Ana Cristina Pereira Coelho, Vice-Presidente do Conselho de Administração
- Eng.^a Maria de Albuquerque Rodrigues da Silva Lopes Duarte, Vice-Presidente do Conselho de Administração
- Dr.^a Ema Favila Vieira, Vogal do Conselho do Conselho de Administração.
- Arq. Fernando Pedro Peniche de Sousa Moutinho, Vogal não Executivo do conselho de Administração

Os membros do Conselho de Administração cessaram funções a 31.12.2025.

A nova Administração tomou posse a 1 de janeiro de 2026, e por este motivo o presente relatório será assinado pelos novos membros. No entanto, e tendo em consideração o tempo decorrido e as análises efetuadas, concretiza-se que existem metodologias a implementar e temas estratégicos, nomeadamente a renovação da frota, a segurança e a expansão da rede, a requalificação e a abertura dos elevadores, o incremento da qualidade de serviço e o foco no cliente, que devam refletir a realidade atual da CARRIS e que são prioridade na agenda da nova administração, em funções desde 1 de janeiro de 2026.



RELATÓRIO
E CONTAS

2025



01

APRESENTAÇÃO
DA EMPRESA
E DAS SUAS
PARTICIPADAS





1. APRESENTAÇÃO DA EMPRESA E SUAS PARTICIPADAS

1.1. Síntese histórica

A Companhia Carris de Ferro de Lisboa foi fundada em 18 de setembro de 1872, tendo iniciado a sua atividade com um sistema de transporte do tipo “americano” (carruagens sobre carris movidas a tração animal). A sua primeira linha foi inaugurada em 1873. Na década seguinte surgiu um novo tipo de veículo – ascensor – que veio facilitar os acessos nas zonas mais íngremes da cidade. O ascensor do Lavra foi o primeiro a ser inaugurado, em 1884, seguindo-se o da Glória, em 1885 e, por fim, o da Bica, em 1892. O elevador de Santa Justa apareceu apenas em 1902, acompanhando outras inovações no sistema de transportes da altura.

Em 1901, fruto da convergência de dezenas de anos de esforços e transformações notáveis, surgiu o primeiro carro elétrico cuja rede foi rapidamente estendida a toda a cidade.

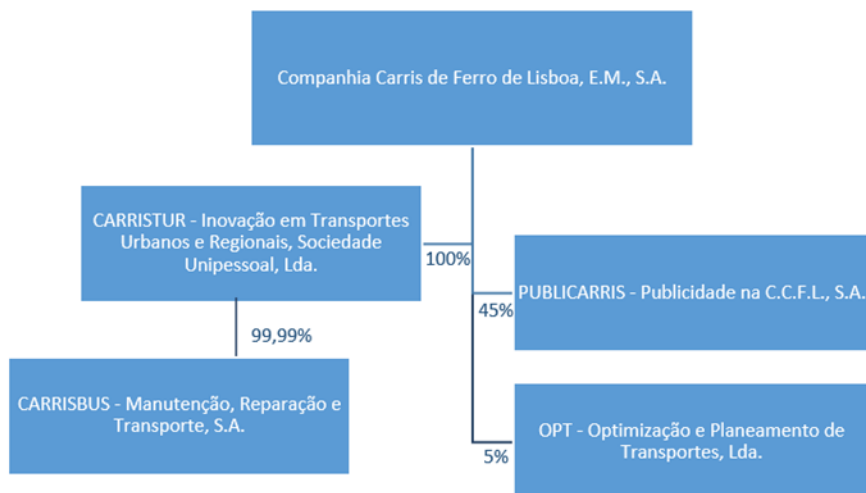
Em 1944, a CARRIS inaugurou o serviço de transporte com o modo autocarro. A partir do final da década de 50, coincidindo com a inauguração e crescimento da rede do metropolitano, esta rede de autocarros foi aumentada, em detrimento da rede de elétricos.

O serviço público de transporte rodoviário de passageiros é, há 153 anos, prestado, na cidade de Lisboa, pela CARRIS, tendo atualmente por base a concessão regulada pelo Decreto-Lei nº 174/2014, de 5 de dezembro, alterado pelo Decreto-Lei nº 86-D/2016, de 30 de dezembro. Este diploma, que entrou em vigor em 1 de fevereiro de 2017, transferiu para o Município de Lisboa a posição contratual detida pelo Estado no contrato de concessão de serviço público de transporte coletivo de superfície de passageiros na cidade de Lisboa celebrado com a CARRIS. Determinou, ainda, a transmissão da totalidade das ações representativas do capital social da CARRIS, bem como da universalidade de direitos e obrigações de que esta é titular, incluindo as suas participações sociais noutras sociedades.

No seguimento das alterações verificadas, foi aprovada pela Assembleia Municipal de Lisboa, a 25 de maio de 2017, a 2.ª alteração ao Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Coletivo à Superfície de Passageiros, celebrado entre o Município de Lisboa e a CARRIS, obtendo, em 13 de setembro de 2018, o parecer positivo da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes e, em 1 de outubro de 2018, o respetivo visto do Tribunal de Contas.

No final de 2025, a Empresa disponibilizava à cidade de Lisboa 102 carreiras de autocarros (7 da “rede da madrugada”) e 6 carreiras de elétricos, 3 ascensores e 1 elevador com um total de 827 veículos.

1.2. Universo de Empresas CARRIS



O universo de empresas CARRIS é formado pela «Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A.» e pelas suas participadas, conforme organograma acima apresentado.

A CARRIS detém a totalidade do capital da empresa «CARRISTUR - Inovação em Transportes Urbanos e Regionais, Sociedade Unipessoal, Lda.» («CARRISTUR»), empresa que desenvolve a sua atividade em duas principais áreas de negócio: o turismo e a formação. A CARRISTUR é o principal operador de circuitos turísticos em autocarros panorâmicos em Portugal, estando presente em quatro cidades portuguesas: Lisboa, Porto, Funchal e Braga. A realização de ações de formação de tripulantes de autocarros e de elétricos (guarda-freios), bem como a formação profissional no âmbito das tecnologias de organização e gestão de redes e sistemas de transporte público rodoviário e a sua exploração, constituem igualmente uma área de atuação relevante da empresa.

A CARRISTUR (e indiretamente a CARRIS,) detém a maioria do capital da empresa «CARRISBUS – Manutenção, Reparação e Transporte, SA» («CARRISBUS»), cujo objeto principal consistia na manutenção e na reparação de veículos pesados de passageiros, bem como de carros elétricos. Esta desenvolvia ainda atividades no âmbito do acondicionamento geral de órgãos e de veículos, da desmanagem e reboque dos autocarros e elétricos sob assistência, e executava tarefas preventivas/curativas, nos equipamentos embarcados nos veículos. A 1 de Janeiro de 2025, foi integrada a atividade da CARRISBUS na CARRIS. Esta transferência da atividade foi operada com sucesso, prevendo-se que a curto prazo a CARRISBUS possa vir a ser liquidada e dissolvida.

A CARRIS tem ainda participação minoritária nas seguintes empresas:

- PUBLICARRIS: empresa criada para a exploração publicitária de meios nos veículos e espaços CARRIS; e
- OPT: empresa especializada em soluções informáticas avançadas para a gestão e otimização de sistemas de transportes e geração automática de informação ao público.

—

RELATÓRIO
E CONTAS

2025

—

02

PRINCIPAIS
INDICADORES



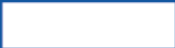
2. PRINCIPAIS INDICADORES

INDICADORES DE ATIVIDADE	Unidade	REAL 2025	REAL 2024	ORÇ 2025	Var 2025/2024 (%)	Var 2025/ORÇ (%)
Indicadores de PROCURA						
PT (Passageiros Transportados SP com Título Válido)	10 ³	131 834	133 904	140 067	-1,5%	-5,9%
PKT (Passageiros x km)	10 ³	488 519	482 852	505 934	1,2%	-3,4%
Receita Tarifária (compensações incluídas)	M€	125,805	122,552	131,045	2,7%	-4,0%
Indicadores de OFERTA						
LKO (Lugares x km)	10 ⁶	2 434	2 435	2 591	0,0%	-6,1%
Veículos x km (serviço público)	10 ³	35 385	35 693	37 882	-0,9%	-6,6%
Qualidade de Serviço						
Taxa de cumprimento (VeicXKm)	%	93,9%	94,9%	93,9%	-1,0 p.p.	-
Taxa de Ocupação	%	20%	20%	20%	0,2 p.p.	0,6 p.p.
INDICADORES DE RH						
Nº de efetivos	Un.	2 635	2 505	2 852	5,2%	-7,6%
Massa Salarial	m€	81 168	71 313	79 043	13,8%	2,7%
SITUAÇÃO PATRIMONIAL						
Ativo não corrente	M€	161,634	173,805	219,161	-7,0%	-26,2%
Ativo corrente	M€	87,927	72,916	83,128	20,6%	5,8%
Total Ativo	M€	249,562	246,722	302,290	1,2%	-17,4%
Capital Próprio	M€	146,447	151,466	180,669	-3,3%	-18,9%
Passivo	M€	103,115	95,256	121,621	8,3%	-15,2%
Total Capital Próprio e Passivo	M€	249,562	246,722	302,290	1,2%	-17,4%
INVESTIMENTOS						
Infraestruturas de Longa Duração	M€	3,892	3,852	11,765	1,0%	-66,9%
Renovação e Beneficiação de Frota	M€	1,220	20,645	41,043	-94,1%	-97,0%
Outros Investimentos	M€	1,463	1,130	6,786	29,4%	-78,4%
DESPESA DE INVESTIMENTO	M€	6,575	25,627	59,594	-74,3%	-89,0%
INDICADORES DE ESTRUTURA						
Autonomia Financeira	%	58,7%	61,4%	59,8%	-2,7 p.p.	-1,1 p.p.
Solvabilidade	%	142,0%	159,0%	148,6%	-17,0 p.p.	-6,5 p.p.
INDICADORES FINANCEIROS						
Volume de Negócios	M€	128,603	124,296	133,787	3,5%	-3,9%
Resultado Líquido	M€	0,655	0,551	3,448	18,9%	-81,0%
EBITDA	M€	21,592	22,032	21,590	-2,0%	0,0%
Rendimentos Operacionais¹	M€	184,017	175,348	191,883	4,9%	-4,1%
Gastos Operacionais²	M€	162,557	153,346	168,594	6,0%	-3,6%
Gastos Operacionais por Passageiro Transportado³	€	1,06	1,00	0,80	5,5%	32,8%
Taxa de Cobertura dos Gastos Operacionais	%	113,2%	114,3%	113,8%	-1,1 p.p.	-0,6 p.p.

1) Exclui Reversões + Ajustamentos + Equiv. Patrimonial + Rendim. Outros ativos

2) Exclui Provisões + Ajustamentos + Amortizações + Benefícios Pós-Emprego + Ind. Rescisão + Equiv. Patrimonial

3) Passageiros transportados incluindo passageiros em fraude



RELATÓRIO
E CONTAS

2025



03

ANO 2025
EM REVISTA





3. ANO 2025 EM REVISTA



Janeiro

Implementação da nova estratégia de Instagram, aproximando a marca do segmento de passageiros mais jovens.



Sessão de Onboarding para acolhimento de 107 novos colaboradores.



Divulgação do prolongamento da carreira 760 no período noturno ao Pólo Universitário da Ajuda.



Lançamento da campanha multimeios (2ª fase) sobre o pagamento de títulos de transporte com Cartão Bancário / Contactless.

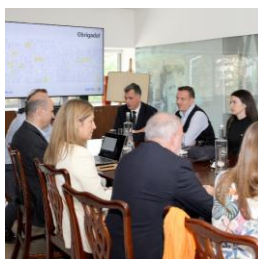


Fevereiro

Nova decoração com presença de marca e reabertura da Loja de Santo Amaro, enquanto espaço de atendimento ao Cliente.



Reforço da carreira 753, com maior frequência no período da manhã e alargamento do funcionamento no período noturno.



Acolhimento da visita de delegação Turca, da cidade de Bornova, para realização de visita técnica e partilha da implementação do projeto IMPULSE.



Acolhimento da visita de comitiva da EMT, Madrid, para realização de benchmarking sobre os principais projetos de via-férrea previstos para o modo elétrico.

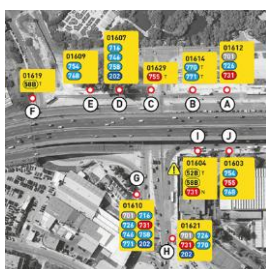


Março

Criação de nova identidade para o projeto Hortas CARRIS e inauguração da horta na Estação da Alta de Lisboa.



Expansão do projeto Amarelo na freguesia de Belém.



Reordenamento da interface de Sete Rios com alteração das paragens CARRIS.



Abril

Apresentação da nova linha 16E - Praça Comércio - Parque Tejo, que vai ligar o centro da Cidade à Zona Oriental.



Sessão de Onboarding para acolhimento de 55 novos colaboradores.



Inauguração das Salas de Plantão e de Convívio na Estação da Pontinha.



Assinatura de alterações ao Acordo de Empresa com as respetivas organizações sindicais.



Visita dos alunos da AESE a Santo Amaro no âmbito de formação para executivos.



Maio

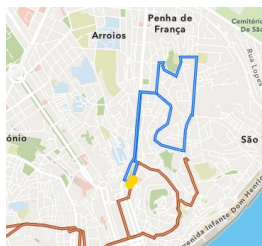
Lançamento da campanha multimeios sobre a fiscalização dos corredores BUS em parceria com a Polícia Municipal e em articulação com a Câmara Municipal de Lisboa.



CARRIS assinala mais de 1 milhão de viagens realizadas com recurso a contactless.



CARRIS acolhe evento Rede Intermunicipal para a Transparência.



Reposição do percurso da carreira 28E entre Martim Moniz e Prazeres com a reabertura da Calçada da Estrela.



Junho

Lançamento da nova App CARRISway, com a funcionalidade de carregamento de passe e consulta de tempos de espera reais.



Inauguração das Salas de Plantão e de Convívio na Estação da Alta de Lisboa.



CARRIS é eleita Marca de Confiança Ambiente na categoria de Transportes Urbanos.



Reforço da carreira 750, durante os dias úteis, entre a Estação de Benfica e Algés.



Prolongamento da carreira 731 a Sacavém.



Acolhimento da visita de comitiva da RATP e delegação de Seul, Coreia, para benchmarking sobre a operação e infraestrutura do modo elétrico.



Acolhimento do evento do projeto europeu CSS Boost.



Julho

Apresentação do projeto de BRT - Bus Rapid Transit, que vai nascer entre Lisboa e Oeiras.



Organização e acolhimento do evento IBBG Annual Meeting Lisbon.



Setembro

Acidente do Ascensor da Glória, com a consequente interrupção temporária do serviço dos restantes Ascensores e do Elevador de Santa Justa e lançamento de linha de apoio às vítimas e familiares.



Lançamento de carreira temporária e ajustes em carreiras existentes, como alternativa aos serviços dos Ascensores e Elevador.

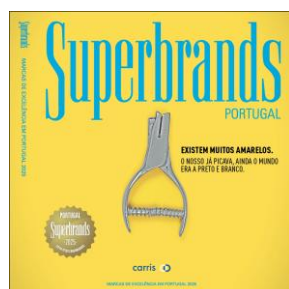


Lançamento e ativação da iniciativa Museu Fora de Portas.



Outubro

Relançamento do serviço de transporte público escolar AMARELO, com uma nova imagem.

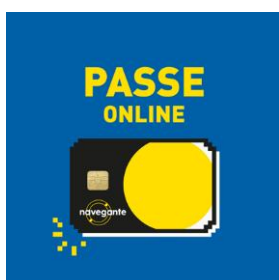


CARRIS distinguida pelo público como uma marca *Superbrand*.



Novembro

Acolhimento e organização da 3ª edição do Elétrico Pitch.



Lançamento e divulgação do serviço de pedido de passe navegante online.



Dezembro

Iniciativa “Deixe o Carro para Trás e Festeje o Natal” em parceria com a Câmara Municipal de Lisboa e a EMEL.



Divulgação da iniciativa Elétrico de Natal 2025.



Lançamento da campanha de Natal “CARRIS. Um Natal partilhado”.

RELATÓRIO
E CONTAS

2025

04

ATIVIDADE





4. ATIVIDADE

A atividade da CARRIS ficou marcada, no ano de 2025, pelo trágico acidente no Ascensor da Glória, no dia 3 de setembro, do qual resultaram 16 vítimas mortais, incluindo o Guarda-freio, e 18 feridos. Além do forte impacto emocional para familiares e amigos das vítimas, também a equipa CARRIS sentiu de forma muito próxima este acontecimento, criando novos desafios ao nível da gestão do capital humano e do fortalecimento de uma cultura de segurança.

Desde logo, a CARRIS disponibilizou apoio a todas as vítimas e familiares, no que respeita a questões de natureza material, logística e apoio psicológico, através de uma linha direta, estando todas as despesas abrangidas pela carteira de seguros que a empresa dispõe.

O referido acidente veio, no entanto, trazer outros constrangimentos, quer ao nível da oferta, dado o encerramento provisório de todos os Ascensores e Elevador de Santa Justa, absorvidos, em parte, por carreiras alternativas, mas principalmente ao nível da procura, uma vez que resultou na perda de passageiros, principalmente ocasionais, dada a vertente turística destes meios.

A CARRIS tem pela frente um enorme desafio de procurar retomar estes meios, garantindo todas as condições de segurança para o efeito. Mas também o desafio de reconquistar a confiança dos Colaboradores e dos Clientes, provando, uma vez mais, que esta é uma marca robusta, que responde às exigências do serviço que presta e voltando a posicionar-se com a marca de confiança como sempre foi reconhecida.

4.1.Exploração Operacional

4.1.1. Rede

No que respeita à rede CARRIS, no ano de 2025 foi introduzido um conjunto de iniciativas orientadas para a melhoria do serviço prestado aos clientes, destacando-se as seguintes intervenções:

- **Prolongamento de carreiras:**
 - Extensão da carreira 731 da Portela a Sacavém;
 - Prolongamento da carreira 749 da Estação de Entrecampos até Benfica.
- **Ajustes Operacionais:**
 - Alargamento do período de funcionamento da carreira 753 até às 24h00 (anteriormente com término às 21h30), acompanhado por um reforço de oferta nos períodos de maior procura;
 - Reavaliação dos tempos de percurso e consequente ajustamento dos horários, com incremento da oferta da carreira 750, mediante a colocação de veículos adicionais, prevenindo a degradação do serviço.



- **Criação de novas paragens:**

Em pontos estratégicos da cidade, nomeadamente, Largo Caldas, Av. Torre de Belém, Cais do Sodré, Rua Fernando Lopes Graça, Av. Nações Unidas, Estrada do Paço do Lumiar e Largo da Luz.

- **Reordenamento da interface de Sete Rios**

Implicando alterações nas carreiras 701, 716, 726, 731, 746, 754, 755, 758, 768, 770, 771, 52B, 58B e 202.

- **Desdobramento de paragens no Cais do Sodré**, com o objetivo de melhorar os fluxos de embarque e desembarque, envolvendo ajustes nas carreiras:

706, 714, 728, 732, 760, 15E, 18E, 25E e 201.

- **Ajustes nas Carreiras de Bairro**, resultantes de articulação com as Juntas de Freguesia, bem como adaptações pontuais decorrentes de obras ou da conclusão das mesmas.

- **Reforço de oferta em várias carreiras**, através da afetação de mais veículos ou da substituição por veículos de maior capacidade, face ao aumento da procura, designadamente nas carreiras 17B, 41B, 58B, 723 e 731.

- **Serviços de substituição de ascensores e elevadores:**

- Mantida a designação de carreira 51E, assegurada com mini-autocarros, substituindo o Ascensor da Glória;
- Alteração do percurso da carreira 19B, procurando oferecer um serviço alternativo ao Ascensor do Lavra.

- **Prestação de serviços especiais**

De apoio a grandes eventos que mobilizam elevado número de passageiros, incluindo eventos desportivos (como a Maratona e Meia Maratona de Lisboa), Festas de Lisboa (Santos Populares, Noivas de Santo António e *Shuttle* de Natal), grandes conferências (como o Web Summit), bem como concertos e festivais de grande dimensão (como o NOS Alive, entre outros).

- **Continuidade do Projeto “Amarelo” (Mobilidade Escolar)**

Promovido pela Câmara Municipal de Lisboa em conjunto com as Juntas de Freguesia, escolas e a CARRIS, com o objetivo de incentivar o uso de transporte público nas deslocações escolares. Em 2025, o projeto foi alargado às freguesias de Alcântara, Arroios, Belém e Carnide. Atualmente abrange 12 freguesias, 25 escolas e 14 carreiras da CARRIS, preparando-se a sua expansão para o ano letivo 2026–2027.

Adicionalmente, no âmbito do esforço contínuo de melhoria do serviço prestado, foram criadas ou ajustadas paragens em resposta a solicitações dos clientes e das Juntas de Freguesia.

Ao longo do ano, sobretudo nos períodos e troços de maior afluência, foram ainda implementados reforços adicionais, para além dos previstos na informação ao público, com o objetivo de garantir maior qualidade do serviço e conforto para os passageiros.

Na sequência das medidas elencadas, no final de 2025, a CARRIS operava um total de 112 carreiras de serviço público, numa rede com um total de 761 km (mais 4km de rede do que em 2024).

Tabela 1 – Rede de serviço público em 31 de dezembro de 2025

	Autocarros	Elétricos	Ascensores e Elevador	TOTAL
Nº de Carreiras	102	6	4*	112
Extensão da Rede (via simples - km)				761
Comprimento Total das Carreiras (ida e volta - km)				1967
Comprimento Médio por Carreira (ida e volta - km)				18

*As carreiras de Ascensores e Elevador foram no último quadrimestre do ano efetuadas por autocarros, em percursos alternativos

4.1.2. Oferta

A oferta da CARRIS manteve-se globalmente estável em 2025, registando uma ligeira redução de 0,9% em veículos*km e 0,6% em veículos*hr, enquanto a capacidade (lugares*km) se manteve praticamente inalterada. No total, foram realizados cerca de 35,4 milhões de veículos*km de serviço público.

Tabela 2 – Indicadores da Oferta

	Veículos * km (10 ³) SP				Veículos * hr (10 ³) SP				Lugares * km (10 ⁶)			
	2024	2025	Var. Abs.	%	2024	2025	Var. Abs.	%	2024	2025	Var. Abs.	%
Autocarros	33 969	33 610	-359	-1,1	2 478	2 478	-1	0,0	2 270	2 270	0	0,0
Elétricos + Ascensores + Elevadores	1 724	1 775	51	2,9	240	226	-14	-6,0	165	164	-1	-0,5
TOTAL	35 693	35 385	-308	-0,9	2 718	2 703	-15	-0,6	2 435	2 434	-1	0,0

4.2.Qualidade do Serviço

4.2.1. Velocidade Média de Exploração

A velocidade média de exploração global na rede CARRIS registou uma ligeira redução face ao período homólogo, resultando sobretudo do agravamento das condições de circulação viária. Este agravamento decorreu de interrupções temporárias de tráfego, estacionamento indevido e da existência de múltiplas

frentes de obras, com particular destaque para intervenções estruturantes na Cidade, nomeadamente as obras de expansão do Metropolitano de Lisboa e as obras referentes ao Plano Geral de Drenagem.

No modo elétrico verificou-se um ligeiro aumento da velocidade média. Contudo, esta variação positiva deve-se essencialmente ao aumento de quilómetros efetuados em carreiras do Modo elétrico, com recurso a autocarros, face a 2024.

A CARRIS mantém uma colaboração ativa com a Câmara Municipal de Lisboa com vista a inverter esta tendência negativa. Estão a ser desenvolvidas e implementadas soluções que promovam a melhoria da fluidez e da competitividade do transporte público à superfície, incluindo medidas na rede viária ao nível da semaforização e da criação ou otimização de corredores BUS. Estas intervenções são fundamentais para aumentar a fiabilidade e a regularidade do serviço, garantindo melhores condições para o cumprimento dos horários.

Adicionalmente foi reforçado ao longo do ano o trabalho de pintura de sinalização horizontal em articulação com as Brigadas LX, envolvendo equipas da CML e da CARRIS. Este esforço visa melhorar a sinalização nos locais de circulação e paragem exclusiva de autocarros e elétricos, contribuindo para maior clareza na utilização do espaço público e para a eficiência da operação.

Tabela 3 – Velocidade Média de Exploração (Km/h)

	2024	2025	Var (%)
Autocarros	13,71	13,57	-1,0
Elétricos	8,42	8,68	3,1
TOTAL	13,31	13,20	-0,8

Como é possível verificar na tabela seguinte, no ano de 2025, registaram-se 1284 interrupções resultantes de estacionamento indevido, as quais representaram um total de 824 horas de impacto para os clientes, afetando a circulação de 1676 veículos e ocorrendo em 229 arruamentos distintos.

Estes resultados evidenciam uma tendência positiva face ao ano de 2024, tanto ao nível do número de ocorrências como da respetiva duração. Esta evolução favorável poderá refletir os efeitos da articulação estabelecida com a Câmara Municipal de Lisboa, na sequência da qual a CARRIS ativou, em setembro do presente ano, um serviço conjunto com a Polícia Municipal dedicado especificamente à fiscalização da utilização indevida de corredores BUS, com funcionamento diário.

Tabela 4 – Ocorrências

	2024	2025	Var.	
			Abs.	%
Ocorrências	1 365	1 284	-81	-5,9
Horas de Interrupção	983	824	-159	-16,2
Veículos Imobilizados	1 620	1 676	56	3,5
Nº de arruamentos c/interrupção por	207	229	22	10,6

4.2.2. Taxa de Ocupação

O indicador Taxa de Ocupação relaciona a Procura, medida em “Passageiros*km”, com a Oferta, medida em “Lugares*km”. Em 2025, verificou-se um acréscimo, representando +0,2 p.p., num modo global.

Tabela 5 – Taxa de ocupação

	2014	2023	2024	2025	Var
Autocarros	18,49	19,88	19,58	19,91	0,3 p.p.
Elétricos, Ascensores e Elevador	21,12	23,02	23,32	22,34	-1,0 p.p.
TOTAL	18,64	20,27	19,83	20,07	0,2 p.p.

4.2.3. Taxa de Acidentes

Em setembro de 2025 registou-se o grave acidente no Ascensor da Glória, de que há a lamentar a morte de 16 pessoas, incluindo um dos Guarda-Freios, que na altura conduziam as cabines do referido Ascensor. Para além das mortes, houve igualmente a lamentar 5 feridos graves e 13 feridos ligeiros.

Não contando com este acidente em particular, verifica-se que a quantidade de acidentes graves ocorrida em 2025, não se alterou face a 2024. Destes acidentes classificados como graves e, por isso, sujeitos a análise e averiguação por Comissão de Inquérito interna, apenas se registaram feridos ligeiros.

O número total de Acidentes de Exploração ocorridos em 2025, foi inferior ao verificado no ano anterior. Este indicador inclui todas as ocorrências, incluindo pequenos abalroamentos de veículos ou de elementos na via pública ou queda de passageiros.

Tabela 6 – Sinistralidade - Acidentes de Exploração

Acidentes de Exploração (n.º)	2024	2025	Var.	
			Abs.	%
Modo Autocarro	1 519	1 447	-72	-4,7
Modo Elétrico	153	129	-24	-15,7
TOTAL	1 672	1 576	-96	-5,7

De destacar que em ambos os Modos, Autocarro e Elétrico, se verificou uma redução das respetivas taxas de acidentes, sendo que a Taxa de acidentes de Exploração global apresenta uma redução de 2.3 p.p..

Tabela 7 – Sinistralidade – Taxa de Acidentes de Exploração

Taxa de Acidentes de Exploração *	2024	2025	Var.
Modo Autocarro	44,46	42,79	-1,7 p.p.
Modo Elétrico	83,34	68,01	-15,3 p.p.
TOTAL	46,44	44,13	-2,3 p.p.

* Acidentes por milhão de Vkm (Serviço Total)

A evolução da sinistralidade é acompanhada e controlada mediante a adoção de diversas medidas e ações promovidas pela Empresa, em resultado da implementação da Norma NP ISO 39001:2017, do “Sistema de Gestão de Segurança Rodoviária”, SGSR, da CARRIS.

Acresce que, a CARRIS aprovou, em 2021, um plano estratégico denominado “Estratégia Segurança Rodoviária CARRIS Zero-30”, o qual, em paralelo com o processo de melhoria contínua imposto pela certificação acima referida, promove a adoção de medidas conducentes à persecução dos objetivos predefinidos para 2030, relativos à segurança rodoviária.

Em resultado das políticas e medidas implementadas, a CARRIS apresenta uma Taxa de Acidentes global menor, quando se compara com as obtidas por outras empresas congéneres europeias.

A CARRIS investe permanentemente na formação e na sensibilização dos seus tripulantes, seja na formação inicial, seja na formação contínua, dando especial enfoque aos princípios de condução defensiva, cómoda e segura. Nesse sentido, o cumprimento dos Planos Anuais de Formação, bem como a concretização de ações de sensibilização nas estações, ministradas pelo pessoal de enquadramento (Inspetores de Tráfego), têm sido fundamentais para o controlo da accidentalidade. A formação dos novos tripulantes, admitidos a partir de 2022, inclui um módulo dedicado a temas de Segurança Rodoviária.

De forma a incentivar um melhor desempenho por parte dos Tripulantes, encontra-se restabelecido desde 2017, o pagamento do prémio de condução defensiva, atribuído em função do número de horas

de condução sem acidentes, promovendo um reconhecimento aos Tripulantes que no exercício das suas funções contribuam para a redução da taxa de acidentes.

Adicionalmente, no âmbito da prevenção de acidentes, a CARRIS possui uma Comissão de Inquérito a Acidentes Graves (CIAG), acionada sempre que ocorra algum acidente grave, que, pela sua severidade, impacto e gravidade, implique uma análise mais pormenorizada das respetivas causas, bem como a proposta de eventuais recomendações, com vista à mitigação do risco em situações similares futuras.

Atualmente, encontram-se a decorrer, no âmbito da CIAG interna, os trabalhos de averiguação das causas do grave acidente do Ascensor da Glória. Esta averiguação decorre em paralelo e de modo complementar com as averiguações e perícias efetuadas pelo Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários, GPIAAF.

4.2.4. Taxa de Cumprimento de Serviço

A Taxa de Cumprimento de Serviço em 2025 fixou-se nos 93,89%, valor largamente superior ao mínimo admissível, estabelecido no Contrato de Concessão celebrado com a CML. O valor é ligeiramente inferior ao registado em 2024 pelas razões já apontadas anteriormente, situando-se, contudo, em valores compagináveis com um serviço fiável e de confiança para os cidadãos.

Tabela 8 – Taxa de Cumprimento

	2024	2025	Var
Taxa de cumprimento (VeicXkm)	94,88	93,89	-1,0 p.p.
Taxa de cumprimento (VeicXhr)	96,66	95,50	-1,2 p.p.

4.3. Atividade Comercial

4.3.1. Atividade Desenvolvida

O ano de 2025 foi marcado pela consolidação das medidas de simplificação e digitalização implementadas no período anterior, reforçando o posicionamento da CARRIS enquanto operador central de um sistema de transportes públicos cada vez mais acessível, integrado e orientado para o cliente. O foco esteve menos no lançamento de novos instrumentos e mais na maturação, estabilização e otimização das soluções introduzidas, como o pagamento de viagem através do cartão bancário ou QR Code, garantindo fiabilidade, escalabilidade e uma experiência de utilização consistente.

A continuidade e o aprofundamento dos modelos de gratuidade, com a implementação do alargamento do modelo de gratuidade a todos os jovens até aos 23 anos, bem como a sua plena integração no ecossistema Navegante, mantiveram-se como um dos principais motores de captação e fidelização de clientes, contribuindo para a normalização do transporte público como opção preferencial de mobilidade,



sobretudo entre os públicos mais jovens. Neste contexto, a eliminação de barreiras económicas e operacionais à utilização do sistema assumiu-se como um eixo estratégico incontornável da atividade comercial.

Em 2025, assistiu-se igualmente à afirmação plena dos canais digitais como meio privilegiado de relação com o cliente. As soluções de carregamento e pagamento lançadas em 2024 registaram níveis elevados de adesão e utilização recorrente, permitindo reduzir fricções no acesso ao serviço, diversificar os perfis de utilizadores e diminuir a dependência de canais presenciais tradicionais. A evolução dos meios de pagamento Contactless e a sua integração nos hábitos quotidianos dos clientes reforçaram a perceção de simplicidade, rapidez e modernidade do serviço CARRIS.

Paralelamente, a aposta na eficácia dos processos comerciais e de atendimento traduziu-se na melhoria da capacidade de resposta dos locais de venda e no alargamento do leque de serviços disponibilizados, promovendo uma maior adequação às diferentes necessidades de mobilidade e ciclos de vida dos clientes. Esta abordagem permitiu uma gestão mais eficiente dos fluxos de procura, com impacto positivo na experiência global do utilizador.

No plano da oferta, 2025 ficou ainda associado a ajustes seletivos e otimizações operacionais, alinhadas com os padrões de procura observados e com os objetivos de melhoria da regularidade e fiabilidade do serviço, fatores determinantes para a retenção de clientes e para a valorização do passe enquanto produto estruturante.

Em síntese, 2025 consolidou o caminho iniciado em 2024, afirmando a simplificação, a digitalização e a acessibilidade como pilares da atividade comercial da CARRIS, num contexto de crescente exigência dos clientes e de reforço do papel do transporte público como instrumento central de mobilidade sustentável na cidade de Lisboa.

No âmbito de medidas de impacto tarifário que marcaram o ano de 2025, salientam-se as seguintes:

- Operacionalização do alargamento da medida da gratuidade a todos os jovens até aos 23 anos em janeiro;
- Alargamento do tarifário associado ao serviço de mobilidade reduzida, promovido pela CARRIS, em cumprimento da Portaria nº 298/2018 de 19 de novembro, passando este serviço a aceitar todo o tarifário em vigor, em janeiro;
- Alteração da designação para Circula PT que veio substituir o antigo Passe Social+, mantendo a sua função de apoio social ao transporte, mas com cobertura geográfica alargada a todo o território continental de Portugal e com o alargamento a novos beneficiários elegíveis, desde pessoas com incapacidade igual ou superior a 60%, e desempregados de longa duração, em janeiro;
- Evolução da app CARRISWay, tornando-a numa ferramenta de mobilidade digital mais completa com a inclusão de novas funcionalidades, nomeadamente a possibilidade de consulta de percursos e horários em tempo real e a localização dos veículos, uma aposta clara na melhoria do planeamento da viagem dos clientes, em junho;
- Eliminação do título VIVA Go que teve como objetivo a simplificação do regime de bilhética, reduzindo complexidade das modalidades de pagamento coexistentes, tais como o pagamento por cartão bancário contactless nos validadores, como forma de pagar viagens ocasionais,



- simplificando o processo e eliminando a necessidade de contratar separadamente o serviço, em julho;
- Alargamento do Projeto de Mobilidade Escolar “Amarelo”, projeto de mobilidade escolar gratuito promovido pela Câmara Municipal de Lisboa em parceria com a CARRIS e com o apoio das Juntas de Freguesia que visa promover a utilização de carreiras de autocarro da CARRIS nas deslocações diárias casa-escola, incentivando hábitos sustentáveis de mobilidade desde tenra idade e reduzindo a dependência do transporte individual, contribuindo para menos trânsito e poluição na cidade, com a adesão de novas escolas, novas Juntas de Freguesia e novas carreiras, em setembro;
 - Lançamento do serviço “Passe online” através do qual foi disponibilizada uma plataforma online para realização de todo o envio de documentação e dados e, pagamento do serviço, evitando a deslocação a um ponto de venda físico para solicitar a emissão do cartão navegante personalizado, em novembro.

4.3.2. Procura

Em 2025, a CARRIS transportou 131,8 milhões de passageiros, menos 2 milhões do que em 2024, o que corresponde a uma quebra de 1,5%. Esta redução resultou sobretudo da diminuição do número de passageiros com títulos ocasionais, sendo menos acentuada entre os clientes com passe.

Este desempenho foi influenciado por vários fatores, nomeadamente o apagão ibérico, os períodos de greve e o efeito do calendário.

Apesar do crescimento das vendas da tarifa de bordo, impulsionando pela maior adesão ao pagamento digital com cartão bancário, verificou-se uma diminuição significativa na utilização dos títulos ocasionais, sobretudo ao longo do segundo semestre e, em particular, no último trimestre do ano. Este comportamento foi ainda condicionado pela imobilização temporária dos Ascensores e do Elevador, com impacto na mobilidade dos passageiros, em especial dos turistas.

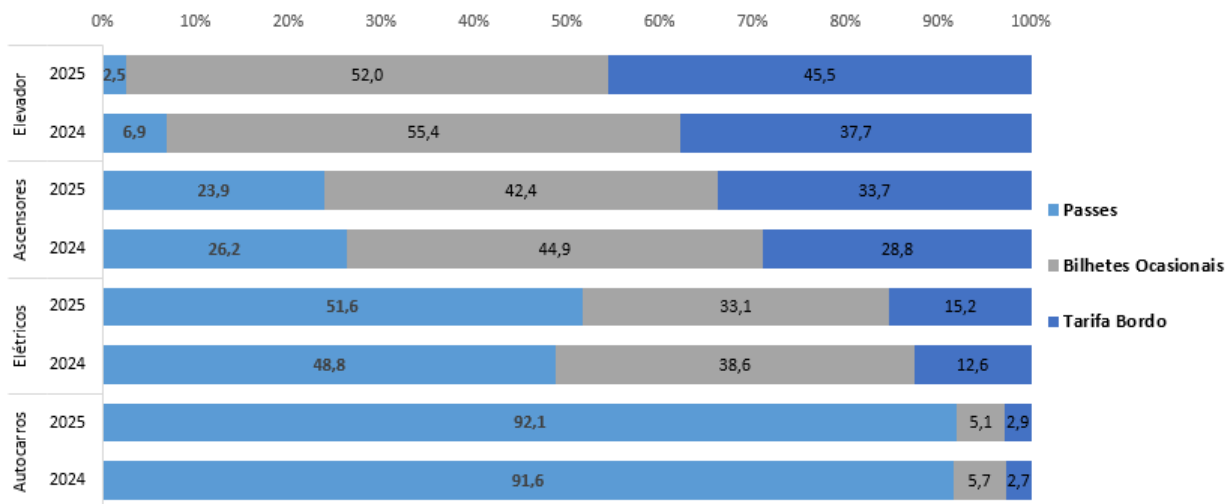
Tabela 9 – Passageiros – Validações

Passageiros - Validações	(milhares de passageiros)		
	2024	2025	Var (%)
Títulos ocasionais	17 424	15 672	-10,1
Passes	116 480	116 162	-0,3
Total Passageiros transportados com Título Válido	133 904	131 834	-1,5

Os títulos de transporte mensais (passes) representaram 88% do total das validações. Estes continuam a ter a maior expressão nas carreiras de autocarros, enquanto os títulos ocasionais assumem um peso mais relevante nas carreiras de elétricos. Por sua vez, a Tarifa de Bordo apresenta maior representatividade nos Ascensores e no Elevador de Santa Justa, refletindo o perfil específico de utilização destes meios de transporte.



Gráfico 1 – Estrutura da Procura/Modo¹



4.3.3. Receitas Tarifárias

Em 2025, as receitas tarifárias da CARRIS cresceram 2,7% face ao período homologo, atingindo 125,8 milhões de euros.

Este desempenho enquadra-se no sistema tarifário metropolitano em vigor desde janeiro de 2024, definido pelo Regulamento nº 1362-C/2023, que estabelece a metodologia de repartição das receitas dos passes Navegante e das compensações financeiras associadas. Esta repartição assenta no critério da utilização mensal dos serviços de cada operador, medida em passageiros quilómetro (pass.km), ou seja, no número de quilómetros percorridos pelos passageiros em cada operador de transporte público.

Em janeiro de 2025 entrou em vigor o alargamento da gratuidade que permite a todos os jovens com idade inferior a 23/24 anos viajar em toda a Área Metropolitana de Lisboa.

Neste contexto, as receitas dos passes Navegante resultam da distribuição das vendas realizadas na rede e canais dos Transportes Metropolitanos de Lisboa (TML), bem como das compensações associadas ao cumprimento das obrigações de serviço público tarifárias e à aplicação de tarifas reduzidas e regimes de gratuidade, nomeadamente Sub23, Circula PT, Antigo Combatente, Urbano 3ª Idade e Lisboa +65, nos termos definidos no regulamento, em particular no Anexo V.

As comparticipações decorrentes da aplicação destas reduções e gratuidades totalizaram cerca de 53 milhões de euros, representando um acréscimo de 14,8% face a 2024, e constituíram um contributo relevante para o crescimento da receita CARRIS.

¹ Considerados, também, os passageiros com título gratuito.

Tabela 10 – Receita (sem IVA) por Título de Transporte

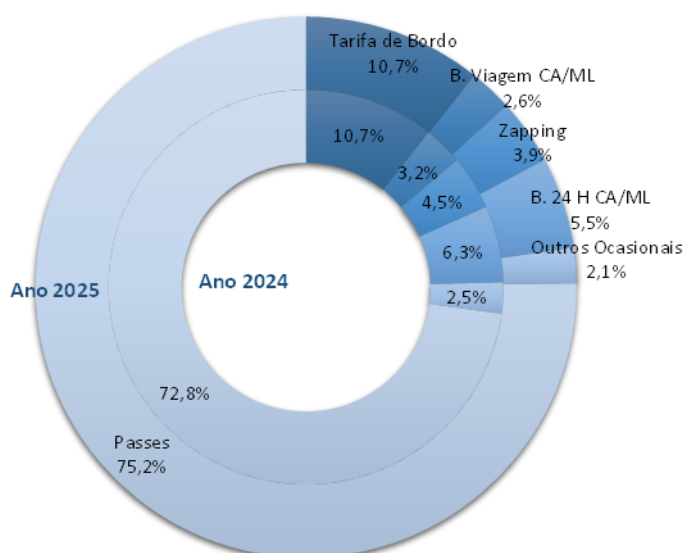
		(milhares de €)		
	Títulos de transporte	2024	2025	Var (%)
Receitas (sem IVA)	Títulos ocasionais	33 278	31 168	-11,6
	Passes	43 256	41 822	-2,3
	Total das receitas	76 534	72 991	-6,5
	Comparticipações 4-18 / sub23 / Circula PT / AC / Urbano 3ª Id / GLx / PART / COSP Tarifária	46 018	52 814	28,3
	Total das receitas com participações	122 552	125 805	5,5

Inclui valor de acerto de PART referentes a anos transatos

Em 2025, as receitas associadas aos diferentes títulos ocasionais totalizaram 31,1 milhões de euros, correspondendo a 25% das receitas tarifárias da CARRIS.

O gráfico seguinte apresenta a distribuição da receita tarifária da CARRIS por tipo de título, incluindo as participações tarifárias. A maior parcela da receita (75%) resulta da venda de passes e a tarifa de bordo representa 10,7% do total.

Gráfico 2 – Receitas Acumuladas 2025





4.3.4. Receita Não Tarifária

Para além das receitas provenientes da sua atividade principal: o transporte público, importa ainda ressaltar as receitas provenientes de outras fontes, nomeadamente, aluguer de veículos para eventos ou filmagens, receitas de elétricos de turismo, aluguer de espaços, receitas publicitárias e vendas diversas. Em 2025, esta receita totalizou cerca de 2,9 milhões de euros.

4.3.5. Combate à Fraude

A fraude nos transportes públicos tem-se apresentado como um fenómeno transversal, que abrange todas as idades, géneros e meios sociais, sendo particularmente complexo em sistemas denominados abertos, como o que é operacionalizado pela CARRIS.

Para o efeito a CARRIS dispõe de 30 agentes de fiscalização internos complementados com 24 agentes de fiscalização em regime de outsourcing.

Durante o ano de 2025 mantiveram-se as dinâmicas consecutivas traduzidas nas ações de fiscalização com recurso à requisição de serviço remunerado à PSP/DIC para garantir a segurança de pessoas (clientes e trabalhadores) e bens, nomeadamente nas zonas consideradas a priori mais problemáticas e em horário noturno, nos termos estabelecidos, ou seja, apoio diário às equipas (em média 3 equipas/dia útil). Este apoio policial remunerado, traduziu-se em 399 serviços de apoio às equipas de fiscalização.

No decurso do ano de 2025 mantiveram-se os ajustamentos iniciados já no ano anterior, com realização de ações de rotina, estáticas e dinâmicas de modo a cobrir a totalidade da Rede CARRIS, em especial em zonas consideradas mais problemáticas.

As ações estáticas caracterizadas pela menor durabilidade, e com apoio policial, conferiu maior mobilidade às equipas, permitindo potencializar os meios disponíveis, donde se obtiveram excelentes resultados, considerando a situação vivida. Este mesmo apoio manteve o efeito de uma redução substancial na verificação de acidentes de trabalho resultante de agressões, já identificado, também no ano anterior.

Em 2024, foram fiscalizados 2,3 milhões de passageiros, tendo sido realizados 458 mil controlos de entradas, totalizando 2,7 milhões de abordagens. Já no ano de 2025 foram fiscalizados 1,6 milhões de passageiros, tendo sido realizados 1,7 milhões de controlos de entradas, totalizando 3,3 milhões de abordagens, a que corresponde um acréscimo de 26%, no valor de 590 mil abordagens.

Em 2024 foram emitidos 20,5 mil autos de notícia, sendo que em 2025 foram emitidos 12,8 mil, o que se traduz numa redução de 37%, no valor de 7,7 mil autos. Este resultado traduz uma mudança de paradigma no que respeita ao processo de abordagem ao cliente, mais focado na componente pedagógica.

No ano de 2024 foram enviados ao IMT, entidade responsável pela cobrança, 20,4 mil autos de notícia, sendo que em 2025 foram enviados 11,2 mil, a que corresponde uma redução de 45%, no valor de 9,2 mil autos.



Em 2025 foram pagos voluntariamente 2,8 mil autos de notícia, dos quais, 407 foram diretamente aos Agentes de Fiscalização, conforme estatuído no DL 117/2017, de 12 de setembro e 2,4 mil foram pagos nas lojas, através de referência multibanco ou através de transferência bancária.

No que respeita à taxa de fraude detetada, em 2024 situou-se nos 4,04% e em 2025 nos 4,76%, o que corresponde um aumento de 0,72 p.p..

Em 2025 os agentes de fiscalização realizaram 177,8 mil ações de fiscalização (n.º de entradas nos veículos da empresa).

Importa, ainda salientar que a competência para a instauração e instrução dos processos de contraordenação, relativos aos vários tipos de infrações ocorridas bem como a decisão de aplicação das respetivas coimas, não se encontra atribuída aos operadores de transporte, mas, e nos termos da Lei nº 28/2006 de 4 de julho, com a redação dada pela Lei nº 83-C/2013 de 31 de dezembro e mantida pelo Decreto-Lei 117/2017, de 12 de setembro, à Autoridade Tributária e Aduaneira (AT).

4.3.6. Feedback do cliente

Alicerçada na sua missão de proporcionar uma experiência de mobilidade de excelência, a CARRIS reafirmou em 2025 o compromisso de promover um serviço centrado no cliente, consolidando este desígnio através do Inquérito de Satisfação do Cliente (ISC), realizado anualmente. Este inquérito constituiu uma ferramenta essencial para a avaliação da perceção global dos clientes em relação ao serviço prestado e permite identificar oportunidades de melhoria contínua, bem como monitorizar a evolução do desempenho ao longo do tempo.

Em termos globais, os clientes mantêm um nível elevado de satisfação com o serviço da CARRIS, com um total de 90,3% dos inquiridos a afirmarem estar satisfeitos com a prestação do serviço e uma notação de 7,28 relativamente à satisfação da CARRIS tendo em conta o passado.

O ISC reflete a média ponderada de sete critérios fundamentais de qualidade: Oferta de Serviço, Acessibilidade, Informação, Tempo, Apoio ao Cliente, Conforto e Segurança Pública/Pessoal. Em 2025, a CARRIS obteve um índice de satisfação global de 7,91 pontos (escala de 1 a 10), mantendo-se em linha com os resultados dos últimos anos e evidenciando a consistência do desempenho e a estabilidade na perceção dos clientes.

A análise dos fatores que mais contribuem para esta valorização revela que os elementos considerados mais importantes pelos clientes continuam a ser o tempo (7,37), a Oferta de Serviço (7,53) e a Segurança Pública/Pessoal (7,91), refletindo a prioridade atribuída à eficiência, à qualidade da experiência de viagem e à adequação da oferta às necessidades de mobilidade.

Em termos de avaliação por critérios, a Oferta de Serviço alcançou uma avaliação média de 7,53, sendo que o elemento que mais contribuiu foi a Rede de Oferta existente classificada com 8,18. Observando o critério da Acessibilidade verifica-se que foi obtida uma cotação de 8,47 sendo que os elementos que mais contribuem para tal é a facilidade de acesso às paragens e a facilidade na validação dos títulos, ambos com 8,51. Quanto à Informação classificada com 7,71, com maior preponderância do elemento de informação sobre a viagem (7,78) que indica que a CARRIS se encontra no caminho certo mas, que

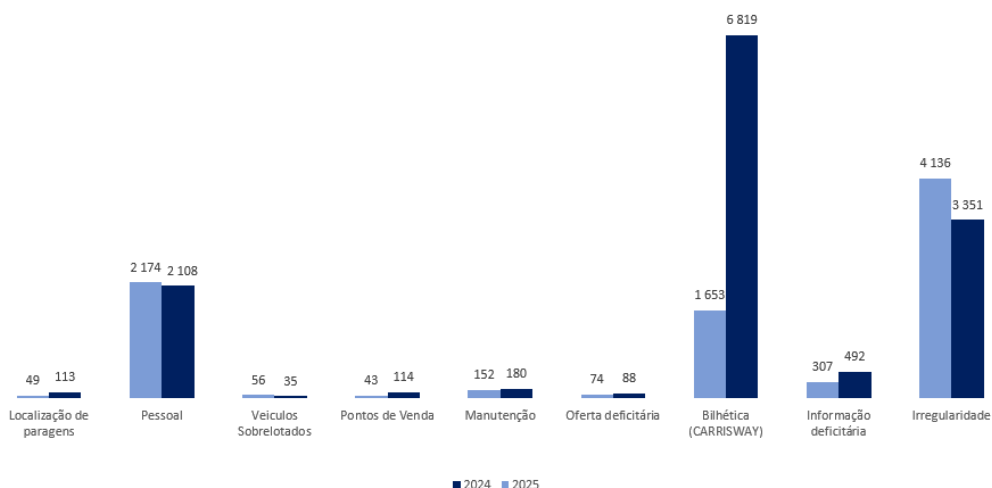
ainda existe trabalho a fazer. Do ponto de vista do Tempo (7,37) a duração da viagem resultou numa preponderância superior (8,27). Do ponto de vista do critério do Apoio ao Cliente avaliado em 7,53, sendo que neste o elemento melhor avaliado foi o Apoio ao Cliente prestado pelo Condutor (7,69), que é na realidade o embaixador da marca CARRIS e muitas vezes a cara do serviço e da marca junto dos clientes todos os dias. Quanto ao critério do Conforto avaliado em 7,74 é fortemente influenciado pela positiva pelo número de lugares sentados nos veículos (8,13). Por último, a Segurança pública/pessoal avaliada em 7,91 é fortemente influenciada pela existência de meios para o cliente se segurar dentro do veículo (8,04).

Os resultados do ISC de 2025 evidenciam a satisfação dos clientes e reconhece o empenho diário da CARRIS na oferta de serviços de mobilidade de qualidade na cidade de Lisboa. Ao mesmo tempo, estes indicadores permitem identificar áreas de melhoria, nomeadamente no cumprimento do horário e na frequência das carreiras, que continuam a ser fatores determinantes para a perceção global do serviço. Este equilíbrio entre resultados positivos e oportunidades de melhoria reforça a orientação estratégica da CARRIS para uma melhoria contínua da experiência do cliente, através da inovação, da otimização operacional e da proximidade com os utilizadores.

Relativamente às comunicações escritas registadas em 2025, contabilizou-se um total de 21.369 interações. Deste volume, destacam-se 11.603 pedidos de informação e sugestões, 9.518 reclamações (de serviço e pessoal) e 254 elogios.

Os dados de 2025 revelam o regresso ao tema das “Irregularidades” como principal ponto gerador de entrada de comunicações, com o motivo “CARRIS Way” que havia sido o pico em 2024, a ficar mais controlado. No mesmo sentido, verificou-se um agravamento nos indicadores relativos ao pessoal e à sobrelotação de veículos, evidenciando maiores dificuldades na operação direta. Em sentido oposto, a categoria da bilhética registou uma descida drástica, reduzindo o seu peso no total de reclamações. Observaram-se ainda reduções significativas na informação deficitária, na localização de paragens e nas falhas nos pontos de venda.

Gráfico 3 – Principais motivos de reclamações de serviço



No âmbito da estratégia de qualificação do atendimento ao cliente, a CARRIS, dado os resultados do ano anterior, priorizou, em 2025, a revisão dos processos de gestão de reclamações e sugestões por via escrita. O objetivo centrou-se no aumento da celeridade e na eficácia da comunicação direta com o passageiro, otimizando os fluxos de trabalho internos dedicados a este canal.

Como resultado, o tempo médio global de resposta escrita fixou-se em 6,80 dias úteis, o que representa uma melhoria face aos 6,96 dias registados em 2024. Mais relevante do que a média anual é a tendência de ganho de eficiência demonstrada ao longo do exercício: a análise mensal revela uma redução progressiva e consistente dos prazos de resposta, com maior expressão a partir do segundo trimestre.

Nos meses finais do ano, o desempenho operacional atingiu níveis de excelência, com os tempos médios de resposta a fixarem-se abaixo de um dia útil. Este resultado foi transversal ao volume total de comunicações e às áreas de carreiras certificadas, validando o impacto das medidas de reorganização funcional e da maior fluidez na articulação interdepartamental implementadas especificamente para este canal.

Atendimento Telefónico | Call center

O centro de atendimento telefónico CARRIS manteve-se disponível nos dias úteis, das 8h às 20h, assegurando um apoio abrangente aos clientes em múltiplas áreas e temas relacionados com a utilização dos serviços CARRIS. Este canal continua a desempenhar um papel relevante na disponibilização de informação clara, rigorosa e fiável, complementando os restantes canais de contacto ao cliente, sendo que aqui existe a questão do impacto direto e urgente de todos os temas que assolam a empresa e a sua atividade.

Em termos estratégicos considera-se que o ano de 2025 se caracterizou por um contexto de estabilização e consolidação, após o forte impacto registado em anos anteriores decorrente da introdução de novos canais automáticos de pagamento e de soluções digitais de aquisição e validação de títulos, que obrigaram à mudança de processos, à criação de ferramentas de suporte e à formação das equipas para um novo modelo de atendimento. Apesar desta maturação progressiva do ecossistema digital, o atendimento telefónico manteve-se como um canal de referência, sobretudo para clientes que privilegiam o contacto direto ou que necessitam de apoio mais personalizado.

Na vertente de atendimento telefónico, registou-se um total de 75.956 chamadas no Centro de Atendimento CARRIS. Apesar da redução do volume de chamadas face ao exercício anterior, manteve-se um tempo médio de espera inferior a 1 minuto, evidenciando a manutenção de níveis elevados de desempenho operacional e reforçando o compromisso da CARRIS com um atendimento célere e de qualidade.

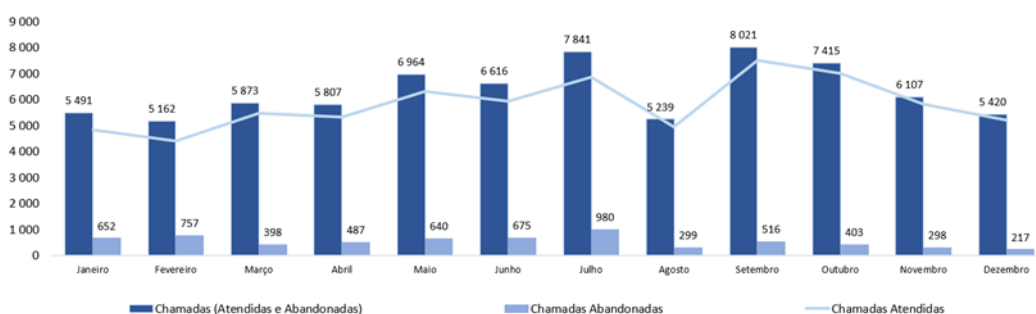
A análise mensal do volume de chamadas revela que o serviço mantém uma atividade constante ao longo do ano, com picos de procura mais acentuados nos meses de julho e setembro, que registaram um total de 7.841 e 8.021 chamadas, respetivamente. Em contrapartida, os meses de fevereiro e agosto apresentaram os volumes mais baixos de contacto.

No que diz respeito às chamadas abandonadas, o valor mais alto verificou-se em julho, com 980 registos, enquanto o valor mais baixo ocorreu em dezembro, com apenas 217 chamadas não atendidas. Estes são indicadores de desempenho que são acompanhados diariamente e que permitem monitorizar não

apenas a eficiência do canal de atendimento, mas também a resposta do canal a eventuais perturbações de serviço.

Em termos de temáticas abordadas, a evolução do volume de chamadas neste canal acompanhou a tendência observada nos restantes canais de contacto com o cliente. Mantiveram-se picos de procura no período compreendido entre o dia 26 do mês anterior até ao dia 5 do mês corrente, coincidente com o ciclo de venda e carregamento de títulos. Adicionalmente, a implementação de projetos e iniciativas com impacto direto nos processos de compra e carregamento, na introdução de novas modalidades de perfil, no alargamento de medidas de gratuidade ou em alterações tarifárias continuou a gerar aumentos pontuais no volume de contactos, refletindo a necessidade de esclarecimento e apoio aos clientes.

Gráfico 4 – Chamadas no Centro de Atendimento ao Cliente



4.3.7. Rede de Vendas

A 31 de dezembro de 2025, a Rede de Vendas da CARRIS era composta da seguinte forma:

Tabela 11 – Composição da Rede de Vendas

	2025
Lojas CARRIS	2
Quiosques CARRIS	4
TOTAL	6

Em 2025, a rede de vendas e atendimento da CARRIS apresentou uma dinâmica de procura elevada, com os canais físicos a desempenharem um papel crucial na gestão do ecossistema de transportes.

No que respeita às Lojas CARRIS, o ano ficou marcado por uma alteração estrutural significativa: a Loja do Arco Cego encerrou a sua atividade em agosto, após um período de elevada afluência no primeiro



semestre onde registou um total acumulado de 29.140 atendimentos até ao momento do seu fecho. Este encerramento reflete-se na quebra abrupta de dados estatísticos a partir de agosto, mês em que o tempo de espera atingiu o valor máximo de 1h20m. O motivo de encerramento da loja esteve relacionado com a necessidade de serem realizadas obras de melhoria do espaço com vista a servir cada vez melhor os seus clientes.

Em contrapartida, as restantes unidades demonstraram uma elevada capacidade de absorção da procura, tendo sido criadas alternativas para encaminhamento dos clientes de forma a manter o serviço ao cliente e a relação com a marca e a empresa.

A Loja de Santo Amaro consolidou-se como a unidade com maior volume de tráfego anual, registando um total de 49.462 atendimentos, com um pico de atividade em setembro (6.013 atendimentos). Simultaneamente, a Loja do Saldanha terminou o ano com um total de 31.328 atendimentos, apresentando também uma forte concentração de procura no final do terceiro trimestre. Em termos de eficiência, o tempo médio de atendimento em toda a rede de lojas permaneceu estável, situando-se maioritariamente entre os 5 e os 7 minutos.

A rede de quiosques foi igualmente determinante na estratégia de proximidade e descentralização. O quiosque do Colégio Militar destacou-se como a localização com maior volume de tráfego global, totalizando 59.581 atendimentos anuais, seguido pelo Lumiar com 52.288 atendimentos. As unidades do Campo Pequeno (36.152 atendimentos) e Cais do Sodré (20.319 atendimentos) completaram o dispositivo de suporte. Em todos os quiosques, o mês de setembro registou a maior afluência de público, impulsionada principalmente pelas operações de carregamento e venda, mas também pela crescente utilização de serviços como a produção de cartões e alteração de perfis.

No âmbito da estratégia de melhoria contínua e com vista a um ajustamento permanente às necessidades dos clientes, a CARRIS deu continuidade, em 2025, ao processo de alargamento e consolidação do portefólio de serviços disponibilizados na rede de Quiosques, reforçando o seu papel enquanto canal de proximidade e resposta rápida.

Ao longo do ano, manteve-se a capacidade de atualização da totalidade dos perfis existentes na rede de Quiosques CARRIS, assegurando uma resposta eficaz às necessidades dos clientes e contribuindo para a redução de deslocações a outros pontos de venda. Paralelamente, procedeu-se à consolidação da produção urgente de cartões navegante, incluindo as modalidades de 24 horas e 15 minutos, cujo volume de pedidos continuou a registar uma procura significativa ao longo do ano de 2025, refletindo a relevância deste serviço para os clientes que necessitam de soluções imediatas.

Sinal claro deste caminho foi o lançamento do novo serviço de cartão online que permite aos clientes solicitar o cartão navegante de forma totalmente digital, através do site da CARRIS, eliminando a necessidade de deslocação a um ponto de atendimento presencial. Aqui são disponibilizados todos os perfis, é possível submeter a documentação necessária e efetuar o pagamento online, recorrendo aos meios de pagamento eletrónicos disponibilizados. O processo é acompanhado por comunicações automáticas que informam o cliente sobre o estado do pedido. Após validação, o cartão pode ser entregue ao domicílio ou levantado num ponto de atendimento CARRIS, conforme a opção selecionada pelo cliente no momento do pedido. Uma vez na posse do cartão, o cliente pode proceder de imediato ao carregamento de títulos de transporte, nomeadamente passes ou zapping, recorrendo à app CARRIS Way ou a outros canais de venda disponíveis.

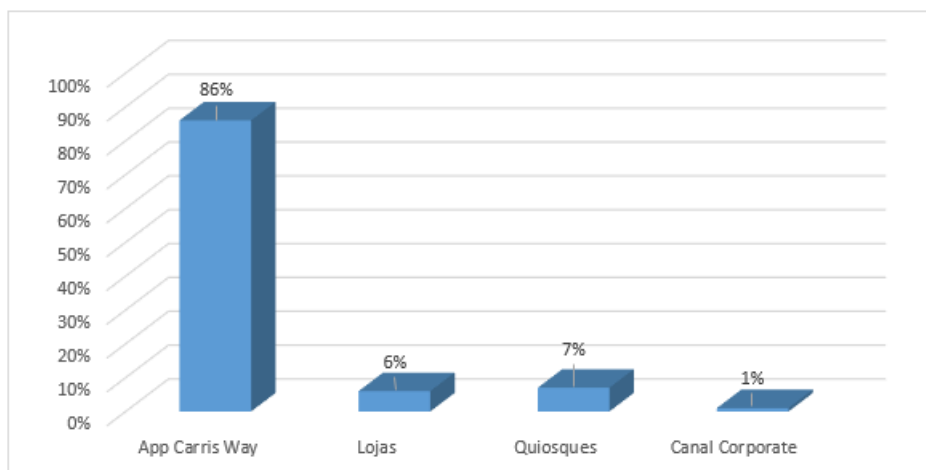
Entre 10 de novembro e 31 de dezembro de 2025, foram registrados 1.078 pedidos de cartão Navegante através da plataforma online, sendo que o serviço apresenta uma forte aceitação, com 65,5% dos pedidos destinados a envio ao domicílio.

Este serviço contribui para a redução da pressão sobre os canais presenciais, para a melhoria da eficiência operacional e para o reforço da autonomia dos clientes, assegurando simultaneamente elevados padrões de segurança, fiabilidade e proteção de dados pessoais. O Cartão Online assume-se, assim, como um pilar da estratégia digital da CARRIS e da evolução do ecossistema de bilhética integrada.

Em complemento à rede de vendas física, importa ainda destacar, em 2025, a evolução do canal digital de vendas, com o aumento de funcionalidades disponíveis na app CARRIS Way. Após um primeiro ano de forte adesão, a aplicação entrou numa fase de maturidade e utilização recorrente, assumindo-se como um dos principais canais de aquisição e carregamento de títulos de transporte frequentes.

Em 2025, este canal consolidou a sua relevância no ecossistema comercial da CARRIS, representando já uma parcela maioritária das vendas de títulos, conforme evidenciado no gráfico infra, e contribuindo de forma decisiva para a desconcentração da procura nos canais presenciais.

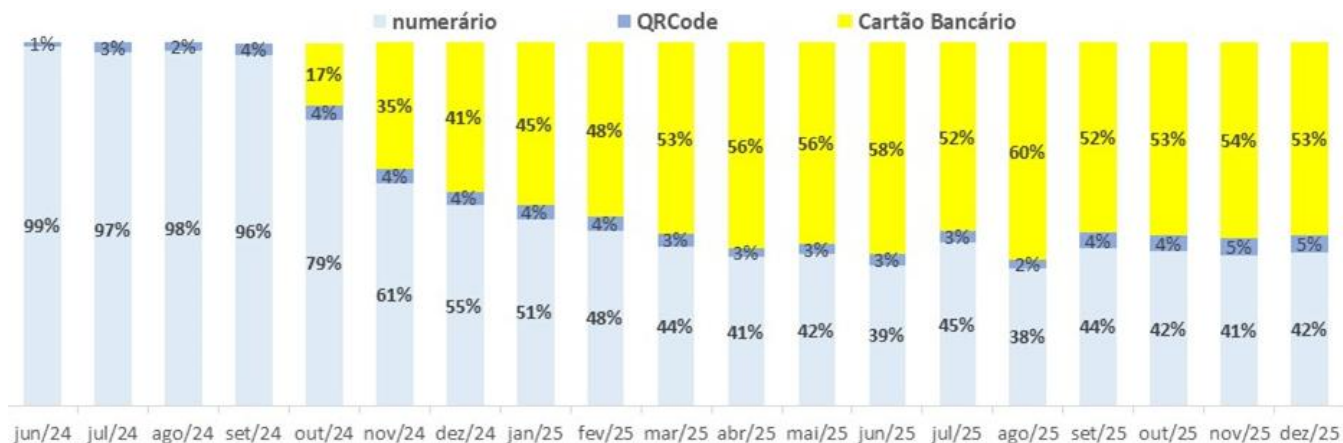
Gráfico 5 – Vendas por rede de vendas



A aposta na digitalização de canais e processos foi visível além da evolução da app CARRIS Way, como o lançamento do novo serviço Cartão Online e, na manutenção da aposta da digitalização dos modos de pagamento relativamente ao modo de pagamento da tarifa de bordo, facto este que pode ser verificado no gráfico abaixo com a evolução da quota:



Gráfico 6 – Distribuição da quota de clientes de tarifa de bordo por modo de pagamento



4.4.Segurança de Exploração

A CARRIS manteve o foco na Segurança de Exploração (Safety), em particular, na sua componente rodoviária, através da implementação do seu plano “Estratégia de Segurança Rodoviária Zero-30”, e do desenvolvimento do seu Sistema de Gestão de Segurança Rodoviária (SGSR), criando assim as condições necessárias para a melhoria contínua dos indicadores de sinistralidade, bem como a redução dos respetivos impactos.

A CARRIS executou as medidas previstas no Plano Anual de Segurança de Exploração, com particular ênfase na temática da segurança rodoviária. Foi igualmente mantida a análise e o tratamento de dados das ocorrências, de acidentes e de incidentes, averiguando as respetivas causas e circunstâncias, e propondo medidas mitigadoras dos impactos negativos dos mesmos.

Para além da análise detalhada de todas as ocorrências de exploração, é efetuada, igualmente, a análise detalhada das reclamações recebidas, com impacto direto na Segurança Rodoviária, o que possibilita a identificação de comportamentos de risco rodoviário, os quais, por via da formação e da sensibilização, poderão ser corrigidos e irão promover a realização de um serviço público mais seguro.

Tal como previsto no plano estratégico referido, de forma a aumentar a segurança de exploração, são realizadas visitas técnicas a veículos de serviço público, em ambos os modos, podendo ser realizadas em serviço (contexto real de exploração), ou em parque (nas estações). Nas visitas técnicas em serviço, para além das condições técnicas do veículo, são observados aspetos relacionados com o perfil do percurso e do comportamento/atitude do tripulante, que possam elevar o risco de acidente, ou de incidente, incluindo os riscos relacionados com a vertente de “security”. No caso de visitas técnicas a viaturas em parque, observa-se o estado de conservação do material circulante. Os resultados destas visitas técnicas são comunicados, caso a caso, às áreas da empresa que têm a responsabilidade de agir sobre os aspetos negativos detetados, designadamente ao nível das áreas da manutenção e da operação. De referir que este tipo de visitas técnicas tem como objetivo anual a verificação de todos os



veículos, que constituem a frota de serviço público, correspondendo a uma das medidas incluídas no plano de segurança da empresa. Neste domínio, durante 2025, foram realizadas 589 visitas técnicas a veículos de serviço público (543 a autocarros e 46 a elétricos sobre carril).

Ainda no domínio da criação de melhores condições de circulação, por mitigação do risco rodoviário, em 2025, foram emitidos 18 pareceres de Segurança Rodoviária, os quais foram remetidos para a CML, para análise e eventual implementação, na procura da oferta de um serviço mais seguro, do ponto de vista rodoviário.

NO âmbito da segurança (security) foram executadas intervenções estruturantes destinadas a resolver não conformidades históricas, reforçar a segurança técnica das instalações e assegurar melhor cumprimento do enquadramento normativo:

- Reorganização dos chaveiros gerais das portarias das estações de Santo Amaro, Pontinha e Cabo Ruivo;
- Levantamento de todas as não conformidades e oportunidades de melhoria, com definição de ações de mitigação das falhas e riscos identificados no âmbito do regime de Segurança Contra Incêndio em Edifícios (SCIE) em todas as cozinhas e bares da CARRIS;
- Alteração formal do Responsável de Segurança das instalações, passando a empresa a assumir essa função;
- Manutenção corretiva de 169 blocos autónomos e instalação de 376 novos sinais de emergência;
- Execução do Plano de Legionella com purgas trimestrais em 218 bocas de incêndio em todas as estações/Complexos;
- Execução do Plano de Legionella com purgas semanais, no último trimestre do ano, em 218 bocas de incêndio em todas as estações/Complexos;
- Instalação de sinalética regulamentar em todos os quadros elétricos, anulando esta não conformidade existente desde 2021;
- Resolução de anomalia em 20 Bocas de Incêndio sem água, assegurando conformidade total em Miraflores e Pontinha;
- Acompanhamento das inspeções regulares da ANEPC em Santo Amaro, Miraflores e Alta de Lisboa (todas aprovadas);
- Atualização profunda do Manual de Segurança de Posto, adaptado às novas exigências operacionais;
- Elaboração da NG0083 – Controlo de Acessos, em vigor desde 15MAI2025;
- Adoção do sistema de quadrículas da ANEPC para todas as estações e complexos, reforçando precisão e rapidez na localização de ocorrências pelas forças de proteção civil;
- Implementação definitiva dos sistemas de abertura automática de cancelas em Miraflores, Santo Amaro e Pontinha.

Foram introduzidos mecanismos permanentes de monitorização, uniformização e melhoria contínua:

- Parametrização dos acessos aos WC dos tripulantes (362 parametrizações) com tempo médio de resposta de 80 minutos;
- Criação do procedimento de revisão semanal da fixação dos extintores da frota, com reporte estruturado para correção das anomalias;



- Implementação da verificação quinzenal de conformidade SCIE, conforme o artigo 25.º do DL 220/2008, com reporte às direções responsáveis e correção sistemática das inconformidades;
- Aquisição e instalação de sinalética de CCTV em cumprimento da Lei 34/2013 e da Portaria 273/2013;
- Foi desenvolvido o Plano de Continuidade de Negócio e Resiliência Organizacional da CARRIS, em análise para a sua implementação;
- Redação do memorando para criação de normativo para utilização de imagens de CCTV e dados dos sistemas do controlo de segurança, com especial enfoque na sua admissibilidade em processos disciplinares;
- Redação de clarificação acerca de Avaliações de Impacto de Proteção de Dados, remetida à Encarregada de proteção de Dados da CARRIS;
- Desenvolvidos contactos para que a CARRIS integre a futura Rede Municipal de Comunicações de Emergência de Lisboa (que vai ser adquirida pela CML e gerida pelo SMPC de Lisboa).

A CARRIS consolidou a sua atuação num ecossistema interinstitucional especialmente difícil e complexo, promovendo maturidade operacional:

- Realização do Simulacro de Santo Amaro, com participação de equipas internas;
- Execução do Simulacro SEVESO no Complexo de Miraflores, cumprindo integralmente o DL 220/2008, Portaria 1532/2008 e DL 150/2015 com a participação do Comando dos Bombeiros de Algés na qualidade de observador;
- Participação nos exercícios finais dos Cursos de Ordem Pública e Operações Especiais da PSP/UEP, disponibilizando instalações, voluntários e veículos;
- Representação da CARRIS em duas reuniões do Comité de Segurança (Lisboa e Roma) da UITP, assegurando alinhamento estratégico com operadores e entidades internacionais;
- Realização de apresentação na UITP acerca dos acontecimentos, desafios e lições aprendidas durante o “apagão” na Península Ibérica;
- Colaboração com o Comité de Segurança da UITP no desenvolvimento de um documento estratégico sobre a segurança no sector dos autocarros (“Bus Security”), para apresentar aos órgãos da UITP, por entender ser um tema subvalorizado.

O ano de 2025 representou um marco no reforço das competências humanas e da maturidade das estruturas de emergência da CARRIS.

- Em colaboração com a DCH foi desenvolvida e implementada formação específica e adequada para os Delegados de Segurança das Estações e Complexos, estruturando um corpo de conhecimento uniforme, tecnicamente sustentado e alinhado com as exigências legais e operacionais;
- Paralelamente foi desenvolvido um programa de formação ministrada por especialistas dos Bombeiros de Algés para os trabalhadores que constam das estruturas de emergência das Estações/Complexos da CARRIS (1ª intervenção, utilização de extintores, 1ºs socorros, equipas de evacuação);
- As Estações e Complexos passaram a operar com um quadro comum de procedimentos, reduzindo erros, clarificando responsabilidades, melhorando as práticas de SCIE e a qualidade da segurança corporativa na CARRIS. O impacto direto observa-se na redução do risco global,



na melhoria da articulação entre equipas e na evolução da empresa para um patamar superior de resiliência organizacional;

- Tiveram lugar dois incidentes de incêndio/princípio de incêndio, alvo de análise e elaboração de relatórios que foram dados a conhecer às Direções envolvidas, que demonstraram bom nível de maturidade, tanto na resolução de ocorrências desta natureza como no funcionamento da comunicação na estrutura de emergência.

4.5.Frota de Serviço Público

4.5.1. Situação Geral

No decorrer do ano de 2025, a CARRIS prosseguiu o processo de renovação da sua frota, com a aquisição de veículos mais modernos, confortáveis e com maior eficiência energética, sejam carros elétricos, sejam autocarros.

No que respeita à frota de autocarros, a CARRIS terminou o ano com 767, dos quais 430 a Diesel, 278 a GNC (Gás Natural Comprimido) e 59 Elétricos, repartidos pelas diversas tipologias. Da totalidade de 767 autocarros, a repartição por tipologia encontra-se feita por 67 minis, 57 médios, 527 Standard, 112 articulados e 4 veículos específicos para o serviço especial para passageiros com mobilidade reduzida (PMR), oferecendo à cidade de Lisboa uma diversidade de frota que vai ao encontro das necessidades e da exigência de conforto, fiabilidade e menor impacto ambiental para a Cidade.

No final de 2025, a CARRIS estava dotada de um total de 22 carros elétricos articulados, a que se juntam 38 carros elétricos históricos que diariamente realizam os serviços nas colinas de Lisboa.

Tabela 12 – Frota de Serviço Público

Ano	31.12.2024	31.12.2025
Autocarros	777	767
Standard	492	482
Standard Elétricos	42	45
Minis	69	67
Médios	57	57
Articulados	112	112
Serviço Especial - Passageiros Mobilidade	5	4
Elétricos	60	60
Remodelados	38	38
Articulados	22	22
Ascensores + Elevador	8	0
Total	845	827

A idade média da frota global de autocarros situou-se nos 11,7 anos, no final de 2025, sendo que os autocarros a diesel apresentavam uma média de idades de 16,6 anos. A substituição gradual da frota antiga e menos amiga do ambiente, permitirá reduzir a idade média global da frota e mitigar a pegada ambiental, contribuindo assim para uma transição energética sustentável, aumentando o conforto e fiabilidade dos autocarros, sem reduzir o nível de oferta para serviço público. De referir que a quilometragem média por autocarros se situou, no final de 2025, nos 590 mil km.

Em 2025, a CARRIS manteve a sua política de renovação de frota, tendo entrado ao serviço 4 autocarros MAN 19.250, adquiridos em dezembro de 2024 e os últimos 3 autocarros TOYOTA CAETANO e.City, do procedimento relativo a 30 veículos, iniciado ainda em 2024, todos da tipologia standard.

4.5.2. Manutenção da Frota de Autocarros

No decurso do ano de 2025, a CARRIS desenvolveu a atividade de manutenção e reparação de carroçarias dos veículos da frota de autocarros, através da prestação de serviços internos complementada com recurso a prestações externas, baseadas em contratos de manutenção celebrados para cada um dos 20 segmentos existentes.

Procedeu-se a grandes reparações gerais de carroçaria em alguns segmentos, incidindo em autocarros de tipologia *standard*, em segmentos adquiridos em 2009. Estas grandes reparações foram promovidas por forma a aumentar a vida útil do bem, de forma a manter o bom estado de condição da carroçaria e o conforto dos passageiros por mais anos.

Importa ainda referir que o processo de investimento levado a cabo pela CARRIS, na procura de inovações que melhorem a operação e a manutenção e facilitem o processo de transição energética das frotas de pesados de passageiros, levou a que, no ano 2024, a CARRIS obtivesse a Certificação Energética da Adene MOVE+.

Tabela 13 – Reparções de Carroçaria

Reparações de Carroçaria (n.º)	2024	2025	Var.	
			Abs.	%
Interna	20	10	-10	-50,0
Externa	0	8	8	100,0
TOTAL	20	18	-2	-10,0

Tabela 14 – Custos de Manutenção da Frota de Autocarros²

	2024	2025	Var.	
			Abs.	%
Custo de Manutenção do Modo Autocarro (€)	19 663 820	18 041 360	-1 622 460	-8,25

4.5.3. Frota de Carros Elétricos

A CARRIS prosseguiu, em 2025, o plano de reparações gerais dos carros elétricos tendo sido reparados 7 elétricos remodelados. Foram ainda efetuadas duas reparações gerais de ascensores, do Bica e do Lavra.

Deu-se igualmente continuidade à manutenção corrente dos veículos da frota de elétricos.

Tabela 15 – Custos de Manutenção do Modo Elétrico³

	2024	2025	Var.	
			Abs.	%
Custo de Manutenção da Frota de Elétricos/Ascensores/Elevador(€)	3 457 086	4 287 999	830 913	24,04
Custo de Manutenção das Infraestruturas do Modo Elétrico(€)	1 506 659	1 874 275	367 616	24,40

4.6. Infraestruturas de Tração Elétrica

4.6.1. Energia e Rede aérea

Durante o ano de 2025 prosseguiu-se a atividade de manutenção e melhoramento da infraestrutura da rede aérea de forma a manter os níveis de operação e de segurança, tendo sido substituídos 1.071 m de fio de contacto. Mantiveram-se assim os padrões de qualidade do serviço, traduzidos pela disponibilidade da rede aérea, cujo valor atingiu cerca de 100%.

² Os custos constantes desta tabela englobam não apenas os relacionados com fornecimentos e serviços externos necessários à manutenção dos autocarros, mas também os custos de estrutura da Direção de Manutenção de Autocarros.

³ Os custos constantes desta tabela englobam não apenas os relacionados com fornecimentos e serviços externos necessários à manutenção dos elétricos, mas também os custos de estrutura da Direção de Manutenção de Elétricos.



4.6.2. Via-férrea

Para além dos trabalhos desenvolvidos em colaboração com entidades externas, no âmbito das obras da CML, foram executadas regularmente as ações de manutenção da via, com limpeza dos carris e lavagem/lubrificação de todos os aparelhos de via, de modo a garantir as necessárias condições de segurança para circulação dos elétricos.

No que se refere à conservação da via-férrea e seus aparelhos, foram efetuadas as seguintes intervenções, entre outras:

- Renovação de linha – 82,50 m
- Limpeza de agulhas – 5.272 un
- Lubrificação de agulhas – 15.737 un
- Afinação de agulhas – 891 un
- Reparação de agulhas – 61 un
- Limpeza de sumidouros e caixas de visita – 727 un
- Limpeza de canal do carril – 544,50 km
- Reparação de juntas de carril (calos) – 58 un
- Reperfilagem de carril com soldadura/limagem – 151,8 m

Estas ações contribuíram para a manutenção das condições de operacionalidade e de segurança e para o prolongamento da vida útil dos equipamentos desta infraestrutura.

Mantiveram-se os padrões de qualidade do serviço, traduzidos pela disponibilidade da via-férrea, cujo valor atingiu cerca de 100%.

4.6.3. Colaboração com Entidades Externas

A CARRIS tem vindo a colaborar com diversas entidades, nomeadamente nas investigações ao Acidente do Ascensor da Glória e na renovação e expansão da rede de elétricos, com destaque para a cooperação estreita que existe com a CML neste âmbito.

Foi também mantido o trabalho de articulação ao nível de projeto e intervenções na via pública para a compatibilização da rede de elétricos com as obras em curso na Cidade, de que são exemplo as intervenções do Plano Geral de Drenagem de Lisboa e da Expansão da rede do Metro (Linha Vermelha e Linha Verde).

4.7. Novos Projetos Estruturantes

A CARRIS encontra-se a desenvolver novos projetos estruturantes para a Cidade de Lisboa e para a mobilidade em Transportes Públicos Coletivos, sendo de destacar os seguintes:



Cidade Carris

No seguimento da estratégia de intervenção na Estação de Santo Amaro foi criada uma equipa pluridisciplinar que elaborou uma proposta urbanística para os terrenos afetos à CARRIS, no âmbito da respetiva Unidade de Execução e do Plano de Urbanização de Alcântara.

Com este projeto pretende-se implementar uma nova solução urbana para os terrenos de Santo Amaro, garantindo, por um lado, as necessárias condições para o funcionamento do Parque de Material e Oficinas dos elétricos, através da sua expansão, incorporando o novo Museu da Carris e um centro de inovação, e, por outro, a compatibilização com os objetivos dos instrumentos de gestão territorial vigentes para aquela zona, abrindo este espaço à cidade e integrando-o de forma mais harmoniosa na malha urbana.

No final de 2025 foi apresentada ao Município a proposta da Unidade de Execução, projeto esse que será desenvolvido incorporando o conteúdo dos pareceres que vierem a ser emitidos pelo Município.

Extensão do Elétrico 15

O projeto prevê a constituição de uma linha de elétrico rápido ao longo do arco ribeirinho, estendendo o serviço da Praça de Santa Apolónia até ao Parque Tejo, com o objetivo de potenciar a mobilidade neste eixo da cidade de Lisboa, através de uma solução de Transporte Coletivo em Sítio Próprio eficiente, competitiva e atrativa. Esta nova linha foi designada por Linha 16E, a qual reaviva a antiga linha 16 que ligava os Jerónimos ao Poço do Bispo

Durante o ano de 2025 desenvolveram-se o Programa Base do projeto de execução e o respetivo Estudo de Impacte Ambiental (EIA). Este estudo integrará não só o referido Programa Base como, também, os estudos realizados este ano, e que foram o Estudo de Impacte de Tráfego, o estudo de viabilidade das soluções mais adequadas para a travessia do Viaduto de Santa Apolónia, os quais serão necessários para iniciar o processo de Avaliação Ambiental do Corredor da Linha 16E como, também, para incorporar o Programa de Concurso da contratação do Projeto de Execução.

Linha Ocidental

O projeto prevê a criação de uma linha de Transporte Público Coletivo em Sítio Próprio entre os concelhos de Lisboa e Oeiras, pretendendo-se que esta linha seja sustentável, eficiente e ajustada à procura. No entanto, em consequência dos resultados de novos Estudos de Procura, realizados em 2025, o traçado inicial que conectava Algés e Miraflores com a Linha Vermelha do Metro de Lisboa no novo interface de Alcântara, foi alargado para incluir igualmente uma ligação à Estação de comboio de Benfica e à Estação do Metropolitano no Colégio Militar. Neste sentido, foi lançado um procedimento para elaboração do Programa Base e Estudo Prévio que inclui a elaboração do Estudo de Impacte Ambiental para o traçado que resultou do referido Estudo de Procura, bem como os procedimentos relativos ao Estudo de Tráfego e Levantamento Topográfico.

Linha da Alta de Lisboa

Este projeto decorre da aprovação do Plano de Urbanização do Alto do Lumiar, dando seguimento ao disposto no PDM como corredor de Transporte Público Coletivo em Sítio Próprio. De acordo com os

estudos mencionados, apontou-se para a criação de uma linha de transporte similar a metro ligeiro de superfície a qual se desenvolverá entre a zona norte da Alta de Lisboa e, numa primeira fase, a Estação Ferroviária de Entrecampos.

Dado que esses estudos foram realizados há alguns anos, decidiu-se promover a realização de um estudo de procura, o qual incorpora nesta linha, as alterações decorrentes da futura linha circular do metropolitano (a qual altera a tipologia do serviço existente), a avaliação da viabilidade técnica do traçado proposto, a quantificação dos benefícios sociais e ambientais e a Avaliação preliminar Custo-Benefício (ACB), instrumentos essenciais para a identificação da tipologia do serviço / modo de transporte a adotar.

Incluída neste empreendimento, encontra-se a nova Estação da Alta de Lisboa, cujo processo foi objeto de deliberação dos órgãos municipais sob a proposta 858/CM/2020 – “Desafetação do domínio público para o domínio privado municipal de dois antigos leitos de via pública e celebração de contrato-promessa de direito de superfície, a favor da CARRIS” que originou a deliberação 064/AML/2021 de 2 de fevereiro da Assembleia Municipal de Lisboa.

Novo Plano da Rede e dos Serviços da CARRIS

A atual rede e serviços da CARRIS resulta de um processo contínuo de adequação da oferta às necessidades de deslocação na cidade de Lisboa.

Em 2005 a CARRIS lançou um estudo aprofundado, que lhe permitiu implementar a partir de setembro 2006 uma reestruturação faseada da sua rede e serviços, a “Rede 7”, que adaptava a sua oferta às novas dinâmicas da mobilidade resultantes, nomeadamente, das expansões da rede do Metro de Lisboa (expansão do Metro a Odivelas, Amadora, Santa Apolónia e São Sebastião) e do surgimento de um conjunto de novas polaridades funcionais na cidade de Lisboa (Alta de Lisboa, Parque das Nações, Pólo Universitário da Ajuda, entre outras). Desde 2010, ano em que se procedeu à implementação da 4ª e última fase da Rede 7”, apenas têm sido feitos ajustes pontuais à rede da CARRIS, a qual carece de uma reavaliação global.

Em 2025 foi iniciado o desenvolvimento de um estudo para caracterizar e analisar a evolução expetável da procura, com base na geração de uma matriz O/D que fundamentará as propostas de atualização / otimização da rede CARRIS, bem como desenvolver e avaliar cenários fundamentados de ajustamentos da atual rede e serviços da CARRIS que permitam dar resposta às dinâmicas de mobilidade na cidade de Lisboa com projeção na Área Metropolitana de Lisboa.

A nova rede e serviços a prever permitirá ainda consolidar e reforçar a complementaridade modal com os restantes modos de transportes, nomeadamente com o plano de expansão do Metro de Lisboa, a rede urbana da CP, as redes de autocarros suburbanos e os novos modos de transporte emergentes, nomeadamente o modo bicicleta.

4.8. Museu da CARRIS

O Museu da CARRIS, inaugurado a 12 de janeiro de 1999, visa preservar o valioso acervo da Empresa e divulgar o seu papel integrante e imprescindível, no desenvolvimento da cidade de Lisboa. Tem vindo, cada vez mais, a marcar presença no panorama museológico nacional, e em especial municipal, através de uma viagem emocionante no tempo, contando histórias do quotidiano de um povo, que ficam retidas na memória da cidade e dos veículos da CARRIS.

O ano de 2025, surge na sequência das celebrações do 25º aniversário do Museu da Carris. Foi um ano em que se procurou a consolidação dos números, em que se apostou em menos eventos e se promoveu a evolução do trabalho do Serviço Educativo na cativação de públicos e de projetos inovadores.

Deu-se, paralelamente, a continuidade à recuperação de espaços museológicos, tendo-se procedido à troca de quatro portões da fachada do Núcleo 2.

O Autocarro nº76, recentemente recuperado, esteve presente na Motor Clássico de Lisboa, exposição promovida pelo Museu do Caramulo.

O Museu da CARRIS manteve o compromisso com o seu propósito social através da Bolsa de Responsabilidade Social, tendo recebido visitas de diversas associações, e cerca de 300 visitantes em visitas orientadas gratuitas. Mais, apoiou através de ações de sensibilização, o projeto de mobilidade escolar – Amarelo.

Setembro, por norma, é o mês em que a CARRIS celebra o Aniversário aproveitando o Museu como palco e é, também, a época em que se realiza o Desfile dos Clássicos do Museu da Carris. Planeava-se uma exposição em parceria com a GAU que ligava dois espaços da cidade com intervenções artísticas. Contudo, setembro de 2025 ficou marcado pelo acidente ocorrido no Ascensor da Glória e estes eventos foram cancelados.

Também inscrita na vertente da Responsabilidade Social, o Museu promove a ação do Elétrico de Natal da CARRIS que se realiza desde 1980. Esta ação é, especialmente, dedicada a grupos escolares e contemplou a encenação de um conto clássico de Natal e uma atividade criativa no interior do elétrico, realizada por monitores do Serviço Educativo do Museu da CARRIS. Em 2025, o valor do donativo correspondeu a 2,5€ por criança, sendo o total do valor entregue diretamente a uma associação. O Elétrico de Natal mobilizou cerca de 2160 crianças no âmbito escolar, num total aproximado de 4000 pessoas que aderiram a esta ação. Este ano esta iniciativa contou com a parceria da Faber-Castell, Edding e Livros Horizonte.

O Museu da CARRIS continuou ainda a apostar na programação do Serviço Educativo para os vários públicos – crianças, jovens, escolas, famílias, seniores e pessoas com necessidades específicas, procurando consciencializar o público para a existência da coleção e do património da CARRIS, bem como realçar a sua importância na evolução da morfologia da cidade, do desenvolvimento tecnológico e na sua história. Este foi um ano de consolidação e fidelização de públicos, registando, novamente, um crescimento, na ordem dos 18%. Mantendo disponível um leque de visitas orientadas, jogos e temáticas e oficinas didáticas vocacionadas para o público escolar e grupos informais provindos de associações ou, até mesmo empresas, bem como para o público-geral com enfoque nas famílias. Dentro deste âmbito



manteve-se a oferta e a forte adesão às festas de aniversário no Museu e às oficinas de interrupção letiva, onde este ano foram recebidas mais duas entidades parcerias - o Leroy Merlin e o Sporting.

Se no global da receita e visitantes houve uma descida de 1,7% também justificada pela comparação a um ano de celebração repleto de atividades gratuitas e com uma programação ambiciosa traduzindo-se num ano de evidente crescimento. Na vertente educativa houve um aumento da receita. Na loja do Museu, onde se procurou corresponder à procura e às tendências do mercado, atualizando os artigos disponíveis, verificou-se uma melhoria de resultados.

De grande importância para a divulgação do Museu da Carris junto da comunidade escolar foi a realização do evento Desafios d'Arte. Contabilizaram-se mais de 1000 trabalhos elegíveis a concurso. Este evento, que reúne professores e alunos de todo o país, contou com a presença de 350 pessoas, representando os 1.º, 2.º, 3.º ciclos e, este ano, o ensino secundário do segmento público e privado.

O Museu manteve-se como palco de eventos internos e externos, sendo um cartão de visita da empresa, saindo, bastas vezes, do seu território e percorrendo as ruas através do material circulante da coleção, visando, simultaneamente, a sua preservação e atividade.



RELATÓRIO
E CONTAS

2025



05

RECURSOS
HUMANOS



5. RECURSOS HUMANOS

O Capital Humano da CARRIS é o ativo principal da empresa: Nesse pressuposto o modelo de gestão de competências e de objetivos, visa alinhar as atividades dos colaboradores aos objetivos estratégicos da Empresa de forma a contribuir para a sustentabilidade da organização.

Em 2025, a CARRIS continuou a reforçar o quadro de efetivos, com o propósito de garantir os objetivos traçados e a operacionalidade da empresa. Nesse sentido, e ainda que não tenha sido atingida a meta prevista para o recrutamento de tripulantes, foram admitidos, nos quadros da empresa, 279 trabalhadores - 98 Motoristas de Serviço Público (MSP) e 10 Guarda-Freios (GF), bem como 30 oficiais e 28 Técnicos Superiores. A par, foram integrados na CARRIS em 01 de janeiro de 2025 113 oficiais que transitaram da empresa participada Carrisbus. Ocorreram ainda, neste ano, 4 cedências à CARRIS.

A gestão do Capital Humano Carris integra processos de reconversão profissional, destinados a trabalhadores oriundos da área operacional, com especial enfoque da área de tráfego, que, em sequência da avaliação pela Medicina do Trabalho, são considerados inaptos definitivos para o exercício da função de origem. Assim, no período em análise, foram concluídos 24 processos de reconversão, assegurando-se a reintegração dos trabalhadores em funções compatíveis com as suas capacidades e com as necessidades da empresa.

O Apoio Social Carris, ferramenta estruturante da gestão do capital humano, assume um papel determinante na mitigação de riscos psicossociais, promoção do bem-estar organizacional e consolidação de uma cultura assente na proximidade, responsabilidade e cuidado.

A empresa caracteriza-se por uma elevada exposição pública por parte dos tripulantes, incidentes críticos e exigências permanentes de serviço, pelo que o Apoio Social procura reforçar a sua intervenção, assegurando respostas céleres e articuladas às necessidades identificadas, privilegiando a identificação precoce de fatores de risco psicossocial e a implementação de mecanismos estruturados de acompanhamento contínuo, tornando-se, assim, um pilar estratégico da sustentabilidade social da Empresa.

Tabela 16 – Apoio Psicossocial

Ano	2024	2025
Tripulantes	113	165
Outros trabalhadores	29	70
Total de acompanhamentos	142	235



5.1.Evolução do Efetivo

No ano de 2025, o Efetivo Global da Carris, registou um aumento de 5,2%. No entanto, excluindo os colaboradores que foram integrados da Carrisbus, o aumento real foi apenas de 0,7%, tendo as admissões de trabalhadores sido superior em 17 em relação ao volume de saídas.

Tabela 17 – Efetivo CARRIS a 31 de dezembro

Ano	2024	2025
Efetivo Global	2 505	2 635
Tripulantes	1 823	1 820
Quadros Superiores	160	181
Outros	522	634

5.2.Política Salarial

O processo de negociação coletiva envolveu todos os sindicatos outorgantes dos Acordos de Empresa (AE1). Este processo resultou numa revisão parcial dos Acordos, com todas as Organizações Sindicais, sendo que o Regulamento de Carreiras Profissionais, parte integrante dos referidos Acordos, foi integralmente revisto. Desta revisão resultaram aumentos salariais nas tabelas remuneratórias, bem como melhorias significativas em outras cláusulas de expressão pecuniária. Ao nível das carreiras profissionais foi possível garantir avanços significativos, nas evoluções, de todas as categorias profissionais.

Com o propósito de reconhecer o mérito dos trabalhadores que exercem a função de Motoristas de Serviço Público e Guarda-Freio, em 2025, foi atribuído um prémio monetário de reconhecimento de desempenhos de excelência, abonado semestralmente.

5.3.Formação

Em 2025, a empresa assegurou um forte investimento na formação contínua, como instrumento de valorização do capital humano, reforço da segurança operacional e suporte à eficiência e continuidade do negócio.

Durante o exercício, foram registadas 3.573 participações em ações de formação, abrangendo 1.641 colaboradores, o que evidencia uma utilização intensiva e recorrente da formação como ferramenta de desenvolvimento.

O volume global de formação ascendeu a 91.145 horas, traduzindo-se numa média aproximada de 55,6 horas de formação por trabalhador, indicador que reflete um nível elevado de capacitação contínua, particularmente relevante num contexto operacional exigente.

A distribuição da formação esteve fortemente concentrada em áreas críticas para a atividade, com destaque para Serviços de Transporte, que representou aproximadamente 71,9% do total das horas de formação realizadas, seguindo-se as áreas de Enquadramento na Organização (7,5%), Desenvolvimento Pessoal (6,0%) e Segurança e Higiene no Trabalho (3,4%). Esta orientação confirma o alinhamento da política de formação com as necessidades operacionais, os requisitos regulamentares e a gestão do risco.

Uma parte significativa da formação realizada teve carácter obrigatório, contribuindo diretamente para a prevenção de acidentes, a redução do risco operacional e o cumprimento das obrigações legais aplicáveis à atividade. Paralelamente, a empresa assegurou o acesso transversal à formação, promovendo a atualização de competências e a valorização profissional dos trabalhadores.

Salienta-se, também, o desenvolvimento da formação inicial, orientada para a integração e qualificação de trabalhadores para funções operacionais críticas, designadamente Tripulantes, assegurando o cumprimento dos requisitos técnicos, comportamentais e de segurança, adequados ao desempenho das funções.

Em síntese, a formação em 2025 constituiu-se como um fator relevante de suporte à performance operacional, à segurança e à sustentabilidade do negócio, reforçando a capacidade da organização para responder aos desafios atuais e futuros.

Tabela 18 – Formação

Ano	2025
Horas	91 145
Participantes	3 573
Taxa de Formação (%)	21,2

5.4. Indicadores de Prestação do Trabalho

5.4.1. Taxa de Absentismo

Em 2025, as ausências ao serviço, registaram um decréscimo de 0,52 p.p., conforme tabela infra:



Tabela 19 – Absentismo em sentido lato

Ano	2024	2025
Horas	525 022	518 770
Taxa de Absentismo Global	11,6%	11,1%

À semelhança dos anos anteriores, as ausências por doença continuam a ser o principal fator a contribuir para o absentismo, verificando-se um decréscimo marginal em todos os indicadores (em 2025 verificaram-se também alguns períodos de Greve com natural impacto neste indicador).

Tabela 20 – Absentismo detalhado

Ano	2024	2025
Doença	6,96%	6,67%
Acidentes de Trabalho	0,9%	0,9%
Faltas Injustificadas	0,2%	0,2%
Faltas Justificadas	3,0%	2,9%
Taxa de Absentismo Global	11,6%	11,1%

5.4.2. Trabalho Suplementar

Em 2025, manteve-se, a tendência de crescimento do volume do recurso a trabalho suplementar, com especial impacto, na área do tráfego

Tabela 21 – Trabalho suplementar

Ano	2024	2025
Horas (10 ³)	397,0	481,0
Custo (10 ³ €uros)	6 134	7 813
Taxa de Trabalho Suplementar	9,0%	10,4%



5.4.3. Segurança e Saúde no Trabalho (SST)

Com o propósito da promoção da segurança e saúde dos trabalhadores CARRIS, a empresa incorpora nas suas práticas um acompanhamento próximo, tanto na vertente preventiva, como na vertente curativa, alinhando a gestão com os princípios de sustentabilidade e bem-estar organizacional.

Nesse sentido, em 2025, a CARRIS garantiu um acompanhamento sistemático aos trabalhadores sujeitos a níveis de exposição acrescida, resultantes de patologias identificadas ou de fatores intrínsecos aos respetivos postos de trabalho.

Ao longo do ano, foram realizadas avaliações e visitas técnicas aos diversos locais de trabalho, em horários diurnos e noturnos, com o objetivo de assegurar a identificação antecipada de perigos, a análise e controlo dos riscos associados e a implementação de medidas preventivas e corretivas adequadas. Estas ações visaram reforçar os níveis de conformidade com os requisitos legais e normativos aplicáveis, bem como promover condições de trabalho seguras e sustentáveis.

No âmbito da Medicina do Trabalho, foram realizados os exames de saúde previstos na legislação – periódicos, ocasionais e de admissão – sempre acompanhados pela consulta de enfermagem do trabalho.

Tal como nos anos anteriores, no campo de ação da medicina curativa, além das consultas de clínica geral, a CARRIS facultou internamente consultas de especialidades de urologia e psiquiatria. Complementarmente foram realizados rastreios preventivos para patologias como cancro da próstata, diabetes e hipertensão arterial (HTA). Com o apoio da especialidade de psiquiatria foi possível manter consultas de cessação tabágica.

A atividade médica além dos serviços internos, mantém protocolos com entidades externas, abrangendo consultas de especialidade e medicina física de reabilitação. Adicionalmente, foi mantida a oferta de consultas e tratamentos de osteopatia e nutrição, que continuaram a apresentar elevada procura por parte dos trabalhadores.

Ao nível das atividades de Segurança no Trabalho, em 2025 foi realizada a avaliação da exposição aos riscos profissionais, a conformidade legal e a promoção de uma cultura de segurança sendo de destacar a realização de auditorias às condições de trabalho e realização de avaliações técnicas.

Em cumprimento das exigências legais foi desenvolvido o “Inquérito de Consulta aos Trabalhadores em matéria de SST”, cujos resultados foram analisados estatisticamente e divulgados internamente.

5.4.4. Sinistralidade Laboral

Em 2025, no âmbito da Sinistralidade Laboral, verificou-se um aumento de 29,1% dos acidentes de trabalho, em comparação com o ano anterior. Como se tem verificado e dado que se trata da categoria predominante na empresa, 59% dos acidentes envolveram tripulantes.

Com a integração, na CARRIS, dos trabalhadores (áreas oficiais) da participada Carrisbus, os indicadores de sinistralidade da empresa agravaram, sendo que 19% dos acidentes, foi neste universo de trabalhadores.

Os acidentes "in itinere" representam 30% do indicador, sendo a causa com maior expressão, destacando-se, neste âmbito, os acidentes de viação com motociclo (53%).

As quedas, escorregamento e tropeções emergem como a segunda principal causa de acidentes de trabalho, totalizando 24 acidentes (16%), seguindo-se as agressões, com 16 acidentes (11%).

Gráfico 7 - Número de Acidentes de Trabalho por Áreas Funcionais

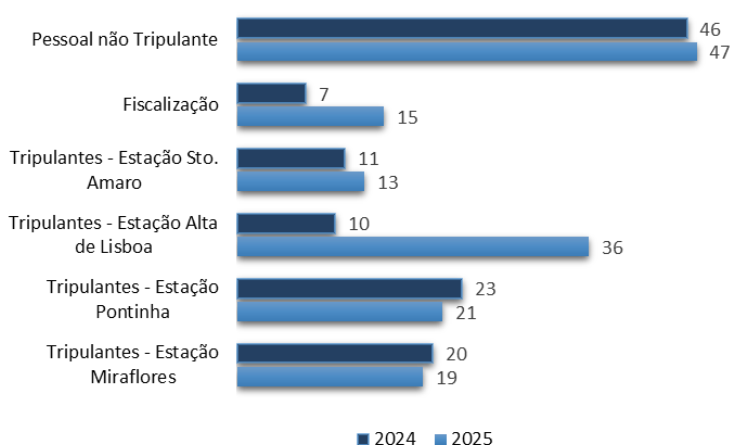
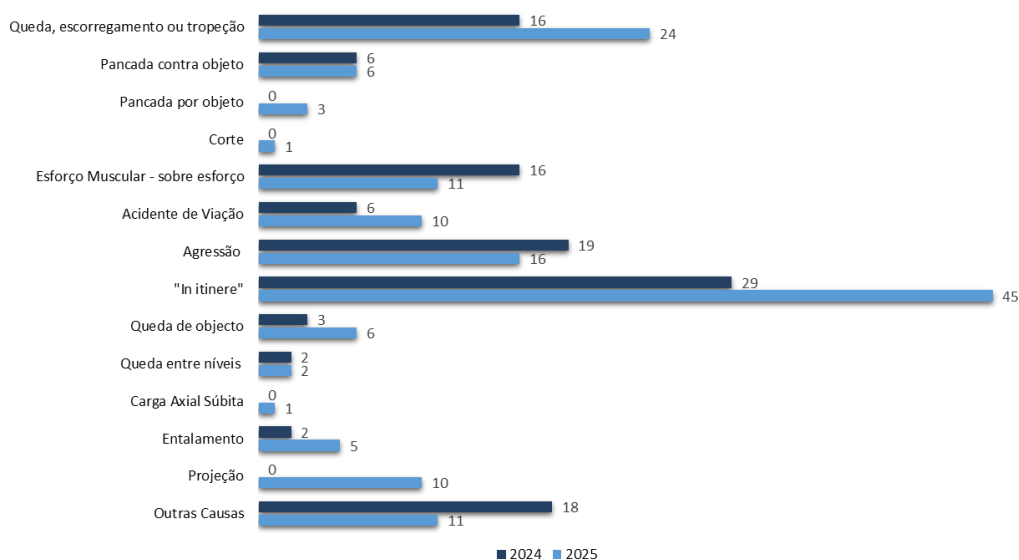


Gráfico 8 – Tipologia dos Acidentes de Trabalho



5.4.5. Saúde

A assistência clínica efetuada nos serviços de saúde internos abrange a Medicina Curativa, Consultas de Especialidade, Medicina do Trabalho e Serviços de Enfermagem, complementados por protocolos com entidades externas, quer em consultas de especialidade, quer em Medicina Física de Reabilitação.

Tabela 22 – Número de consultas realizadas, por tipo

Ano	2024	2025
Consultas Medicina Curativa	4 885	3 992
Consultas de Especialidades	1 082	1 285
Medicina no Trabalho - Trabalhadores	3 217	2 927
Medicina no Trabalho - Candidatos	283	314
Total de consultas	9 467	8 518

Em 2025, no âmbito de Medicina do Trabalho, foram realizadas 2.927 consultas, entre Periódicos e Ocasionais, refletindo o compromisso da Empresa com a promoção da saúde e bem-estar dos seus trabalhadores. Já ao nível da atividade clínica de Medicina Curativa, entre clínica geral e as especialidades, houve uma ligeira diminuição da procura, tendo-se realizado 5.277 consultas.

5.4.6. Comunicação interna

Ao longo do ano 2025, foram promovidas várias ações no âmbito da Comunicação Interna, dando continuidade à estratégia implementada no ano anterior.

O portal MyCarris (a plataforma interna que reúne o acesso a diversas aplicações e aos conteúdos informativos da Empresa) continuou a reunir, com frequência, publicações, notícias e novidades.

O WhatsApp continuou a ser a plataforma eleita para enviar, a todos os trabalhadores, de forma segmentada por interesse, as informações mais relevantes.

O grande objetivo das iniciativas de Comunicação Interna passou por envolver e potenciar a proximidade entre os colaboradores, as áreas e as direções da CARRIS e dar a conhecer em primeira mão as principais novidades da Empresa.

RELATÓRIO
E CONTAS

2025

06

ANÁLISE
ECONÓMICA
FINANCEIRA





6. ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA

6.1. Conjuntura económica 2025 e cenário 2026-2028

A atividade económica em Portugal deverá crescer 2,0% em 2025, de acordo com as previsões do Banco de Portugal, que estima um crescimento de 2,3% em 2026, 1,7% em 2027 e 1,8% em 2028.

Os impactos resultantes de um contexto externo de incerteza e de valorização do euro têm sido mitigados por medidas internas de melhoria das condições financeiras, aumento dos fundos europeus e uma política orçamental expansionista. O mercado de trabalho regista níveis de emprego máximos, com uma taxa de desemprego historicamente reduzida. Contudo, o baixo crescimento demográfico e a redução dos fluxos migratórios poderão constituir uma limitação à evolução do emprego, cujo crescimento anual médio não deverá ultrapassar 0,6% e da atividade.

A inflação em 2025 foi de 2,3% (fonte: INE), prevendo-se que continue esta trajetória descendente, devendo estabilizar em valores próximos de 2% no próximo triénio.

No que se refere às finanças públicas, as projeções do Banco de Portugal apontam para um saldo orçamental equilibrado em 2025, prevendo deterioração dos saldos orçamentais no triénio seguinte. Estas previsões poderão vir a ser agravadas, devido ao impacto das recentes tempestades no crescimento da despesa pública.

Para 2026 é de destacar, pela positiva, a continuidade da aposta na descarbonização dos transportes públicos, refletida no OE 2026 com reforço de verbas para apoio ao investimento na introdução de veículos de emissões nulas.

Com sinal contrário, a realidade atual do mercado laboral – baixa taxa de desemprego associada a uma pressão elevada dos custos salariais – comporta dificuldades acrescidas para as empresas do sector, considerando as necessidades de recrutamento e renovação do quadro para resposta a uma crescente procura de transporte público.

Salienta-se, ainda, a tendência para a desaceleração da taxa de crescimento do sector do turismo, iniciada em anos anteriores. Assim, na zona da Grande Lisboa, as dormidas cresceram 2,4⁴%, uma redução de 1,3 pp face ao ano anterior.

Destacam-se de seguida os principais vetores do desempenho económico e financeiro da CARRIS no período em apreço:

- Continuidade no investimento para reforço e modernização da frota de serviço público;
- Recuperação dos rendimentos de serviço público;
- Internalização dos serviços de manutenção e reparação da frota, prestados pela participada Carrisbus. Esta operação, ocorrida no início de 2025, visou melhorar e racionalizar os processos existentes, permitindo ganhos de eficiência numa atividade crucial para o serviço prestado.

⁴ Fonte: INE, dezembro de 2025 – Estatísticas rápidas

6.2. Análise de resultados da empresa

Tabela 23 – Demonstração de Resultados (10³€)

unidade 10³ €

RENDIMENTOS E GASTOS	2024	2025	Var.	
			Abs.	%
Vendas e Prestações de Serviços	124 296	128 603	4 307	3,5
Prestação de Serviço Público	122 869	126 320	3 452	2,8
Vendas e Prestação de Serviços - Outros	1 427	2 283	855	59,9
Compensações Serviço Público ¹	30 570	33 006	2 436	8,0
Trabalhos para a própria entidade	239	235	-4	-1,7
Outros rendimentos	20 243	22 173	1 930	9,5
Rendimentos Operacionais	175 348	184 017	8 669	4,9
Custo das Mercadorias Vendidas e Consumidas	-16 768	-20 276	-3 508	20,9
Fornecimentos e Serviços Externos	-41 770	-34 650	7 121	-17,0
Gastos com Pessoal	-94 017	-106 841	-12 824	13,6
Outros gastos	-791	-790	1	-0,1
Gastos Operacionais	-153 346	-162 557	-9 211	6,0
Resultado Operacional da Atividade Transporte (EBITDA)	22 002	21 460	-542	-2,5
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-21 940	-21 760	180	-0,8
Indemnizações por rescisão	-50	-155	-105	210,0
Imparidade de investimentos depreciables/amortizáveis (perdas/reversões)	55	-1	-56	-102,2
Aplicação do Método Equivalência Patrimonial	967	-366	-1 334	-137,9
Provisões (aumentos/reduções)	-942	654	1 596	-169,4
Diferenças de câmbio	0	0	0	0,0
Resultado Operacional	92	-169	-260	-284,3
Juros e rendimentos similares obtidos	582	413	-169	-29,0
Juros e gastos similares suportados	0	0	0	0,0
Resultado financeiro	582	413	-169	-29,0
Resultado antes de impostos	674	245	-429	-63,7
Imposto sobre o rendimento	-123	410	533	-433,5
Resultado líquido do período	551	655	104	18,9

6.2.1. Resultado Líquido

O Resultado Líquido de 2025 ascendeu a 0,65 milhões de euros, representando um acréscimo de 0,1 milhões de euros relativamente ao resultado de 2024.

Para esta variação, concorreram essencialmente os seguintes fatores:

- Pela positiva, o aumento dos Rendimentos Operacionais em 8,7 milhões de euros;
- Pela negativa, o acréscimo dos Gastos Operacionais em 9,2 milhões de euros;
- A reversão de provisões constituídas em anos anteriores, devido ao termo dos riscos provisionados, e os ganhos decorrentes da aplicação dos excedentes de tesouraria permitiram o equilíbrio do resultado do exercício.



6.2.2. Resultado operacional da atividade de transportes (EBITDA)

A CARRIS apurou no exercício de 2025 um EBITDA da atividade de transporte no montante de 21,5 milhões de euros, registando um decréscimo de 0,5 milhões de euros (2,5%) face ao ano anterior.

Esta redução decorre do facto de os gastos do período crescerem mais do que os rendimentos, conforme se detalha de seguida:

- Os rendimentos operacionais somam 184 milhões de euros, um aumento de €8,7 milhões (4,9%) face a 2024;
- Os gastos operacionais (sem depreciações) somam 162,6 milhões de euros, um aumento de €9,2 milhões de euros face a 2024 (+6%).

Analisando os rendimentos do serviço público, verifica-se um crescimento de €3,5 milhões de euros (2,8%) nas receitas do serviço de transporte, enquanto as compensações de serviço público, com um acréscimo de 2,4 milhões de euros, registam um aumento de 8%.

Do lado da despesa, a evolução deve-se sobretudo ao crescimento registado nos Gastos com Pessoal, que supera os €12,8 milhões de euros, parcialmente compensado pela redução de 7 milhões de euros nos gastos com Fornecimentos e Serviços Externos. Acresce, ainda, o aumento de 3,5 milhões de euros nos consumos de materiais, essencialmente para manutenção de veículos. Estas variações, cuja soma impacta os gastos da Carris em €9,2 milhões de euros, decorrem de dois fatores principais:

- i. a transferência do pessoal e armazéns da participada Carrisbus, cuja atividade foi absorvida pela CARRIS;
- ii. a necessidade de reforçar o quadro de efetivos e os aumentos decorrentes dos acordos salariais.

6.2.3. Resultado operacional

O Resultado Operacional é negativo, no valor de -0,17 milhões de euros, correspondendo a uma redução de 0,26 milhões de euros face ao valor apurado em 2024.

Para este resultado, além dos contributos já referidos nos pontos anteriores, destacam-se os seguintes fatores:

- i. A rubrica Depreciações/Amortizações regista um valor total de 21,8 milhões de euros, uma redução de 0,18 milhões de euros face ao valor contabilizado em 2024;
- ii. Reversão/utilização das provisões em 1,6 milhões de euros, em resultado da diminuição dos valores estimados com responsabilidades futuras, relacionadas com processos judiciais em curso;
- iii. O reconhecimento, pelo método da equivalência patrimonial, dos resultados negativos da participada CARRISTUR, no valor de -0,37 milhões de euros, o que representa uma variação negativa de 1,33 milhões de euros face a 2024.

6.2.4. Resultado Financeiro

O Resultado Financeiro reflete essencialmente os juros obtidos com a aplicação dos excedentes de tesouraria em Certificados Especiais de Dívida Pública de Curto Prazo (CEDIC) junto do IGCP - Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública, que ascenderam a 0,41 milhões de euros.

6.3. Estrutura Patrimonial

Apresenta-se uma análise das principais variações nas rubricas do balanço face ao período homólogo:

Tabela 24 – Variação do Património (10³€)

Ano	2024	2025	Var.	
			Abs.	%
Ativo				
Ativos Fixos Tangíveis e Ativos Intangíveis	164 606	152 803	-11 803	-7,2
Participações e Outros Ativos Financeiros	9 199	8 831	-368	-4,0
Ativos por impostos diferidos			0	0,0
Ativo Não Corrente	173 805	161 634	-12 171	-7,0
Ativo Corrente - Inventários	4 705	5 366	660	14,0
Ativo Corrente - Valores a Receber	23 591	23 967	376	1,6
Ativo Corrente - Disponibilidades	44 620	58 595	13 975	31,3
Ativo Corrente	72 916	87 927	15 011	20,6
Total	246 722	249 562	2 840	1,2
Capital Próprio e Passivo				
Capital Próprio	151 466	146 447	-5 019	-3,3
Provisões	5 778	4 955	-823	-14,2
Passivo não Corrente (Outro)	36 921	44 476	7 555	20,5
Passivo Não Corrente	42 699	49 431	6 731	15,8
Passivo Corrente	52 556	53 684	1 128	2,1
Total	246 722	249 562	2 840	1,2

6.3.1. Ativo

Em 2025, o Ativo da CARRIS regista um aumento de 2,8 milhões de euros que resulta, exclusivamente, da variação do ativo circulante e, em particular, do saldo de tesouraria, que acresce 14 milhões de euros (31%).

Destaque, também, para o aumento dos inventários (14%), associado à internalização da atividade e existências da participada Carrisbus.

O Ativo Não Corrente regista uma variação negativa de 12 milhões de euros, que decorre dos seguintes fatores:

- Redução do Ativos Fixo Tangível em cerca de 11,5 milhões de euros, em resultado do investimento realizado até 31 de dezembro ser inferior ao montante de depreciações do mesmo período;



- Diminuição das Participações Financeiras e Outros Ativos Financeiros em 0,37 milhões euros, decorrente sobretudo da aplicação do método de equivalência patrimonial aos resultados da participada CARRISTUR.

6.3.2. Capital Próprio

O Capital Próprio da empresa registou uma variação negativa de 5 milhões de euros, explicada pelas seguintes causas:

- A variação negativa dos Resultados Transitados, no valor de 3,5 milhões de euros, que decorre das perdas atuariais de 5,6 milhões de euros registadas no exercício, de acordo com a avaliação atuarial das responsabilidades com complementos de pensões, parcialmente compensada pelo reconhecimento dos subsídios e da parcela COSP afeta ao investimento, no valor de 2,1 milhões de euros;
- A rubrica Excedentes de Revalorização regista uma variação positiva de 1,6 milhões de euros, traduzindo o acréscimo de valor resultante da reavaliação dos imóveis realizada no exercício;
- A variação negativa de 3,3 milhões de euros na rubrica Ajustamentos / Outras Variações no Capital Próprio que regista a imputação, como rendimento do exercício e durante a vida útil do ativo, dos subsídios ao investimento recebidos, na proporção em que são reconhecidas as respetivas depreciações/amortizações dos ativos subsidiados;
- Variação positiva do Resultado Líquido do período, face a 31/12/2024, de 0,10 milhões euros.

6.3.3. Passivo

Em 2025, o Passivo regista um aumento de 7,9 milhões de euros face ao exercício de 2024, cujos fatores principais se descrevem de seguida.

Passivo Não corrente

O Passivo Não Corrente acresce 6,7 milhões de euros, em resultado das seguintes variações principais:

- Aumento das Responsabilidades por Benefícios Pós-emprego em 7,8 milhões de euros;
- Redução das provisões em 0,8 milhões de euros, devido à conclusão de diversos processos judiciais.

Passivo Corrente

O Passivo Corrente regista uma redução de 1,1 milhões de euros, que decorre da variação verificada nas seguintes rubricas:

- Redução da dívida a Fornecedores em 1,2 milhões euros, mantendo a tendência de cumprimento pela CARRIS dos prazos de pagamento estabelecidos;

- Aumento de Outras Dívidas a Pagar em 2,4 milhões de euros; este acréscimo resulta do recebimento em 2025, pela CARRIS, de uma compensação de 3,7 milhões de euros, ao abrigo do regime excecional previsto no Decreto-Lei n.º 89/2022. Contudo, a concretização deste financiamento depende da verificação e confirmação, pela AMT, que o montante atribuído não constitui uma sobrecompensação. Deste modo, tendo em conta a experiência anterior, a CARRIS entendeu não reconhecer como rendimento o respetivo recebimento, aguardando que o mesmo seja confirmado pelas entidades competentes.

6.4. Investimento Realizado

Em 2025, foi realizado um investimento de cerca de 7 milhões de euros, sendo de salientar:

- A aquisição do último autocarro *standard* elétrico, de um lote de 30, no valor total de 0,4 milhões de euros;
- Obras de melhoria nas instalações da Empresa, tendo em vista a adaptação às necessidades operacionais e administrativas da mesma e a melhoria das condições de trabalho, no valor de 3,1 milhões de euros.

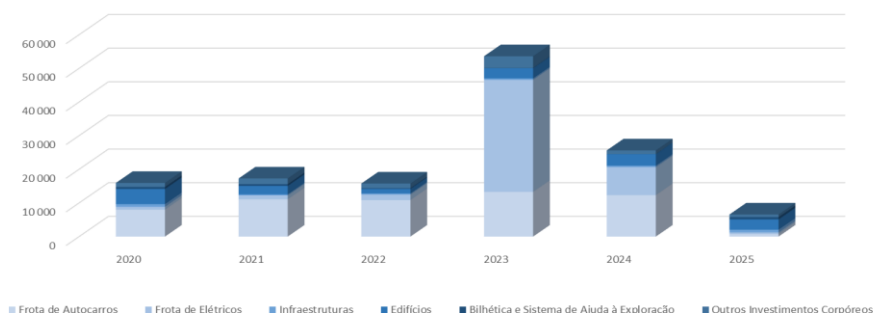
Tabela 25 – Investimentos (10³€)

Ano	2024	2025
Frota de Autocarros	12 321	753
Aquisições	12 046	400
Grandes Reparações	200	255
Outros	75	98
Frota de Elétricos	8 324	467
Aquisições	8 073	0
Grandes Reparações	147	438
Outros	105	29
Infraestruturas	423	825
Grandes Reparações de Linha e Rede Aérea	191	825
Outros	233	0
Edifícios	3 428	3 067
Bilhética e Sistema de Ajuda à Exploração	25	675
Outros Investimentos Corpóreos	1 105	788
Total Investimentos não Financeiros	25 627	6 575
Investimentos Financeiros	-	-
Total	25 627	6 575



O gráfico seguinte mostra a evolução do investimento total e por tipo de ativo nos últimos 5 anos, correspondendo a um considerável esforço financeiro da Empresa.

Gráfico 9 – Evolução Investimento (10³€)



O programa de renovação e aumento da frota de viaturas do serviço público irá manter-se nos próximos anos conforme previsto no Plano de Atividades e Orçamento 2026-2029 aprovado pelo acionista.

6.5.Fluxos Financeiros

A atividade da CARRIS gerou fluxos de caixa positivos no montante de 14 milhões de euros, terminando o exercício com um saldo de tesouraria no valor de 58,6 milhões de euros.

Para esta liquidez, concorreram dois fatores essenciais:

- As atividades operacionais geraram caixa no valor de 2,7 milhões de euros;
- A atividade de investimento registou um excedente de 11,3 milhões de euros. Este saldo reflete o recebimento da parcela afeta ao investimento das COSP 2024 (16,2 milhões de euros) e outros subsídios ao investimento (€1,5 milhões), em paralelo com a aquisição de ativos fixos (7 milhões de euros) que, no exercício de 2025, reduziu significativamente.

Tabela 26 – Demonstração dos Fluxos de Caixa (10³€)

Ano	2024	2025
Fluxo das Atividades Operacionais	-15 415	2 723
Recebimentos	151 383	175 567
Pagamentos	166 798	172 845
Fluxo das Atividades de Investimento	2 027	11 253
Recebimentos	50 411	18 226
Pagamentos	48 384	6 973
Fluxo das Atividades de Financiamento	0	0
Recebimentos	0	0
Pagamentos	0	0
Variação de Caixa e seus equivalentes	-13 388	13 975

6.6. Prazo Médio de Pagamentos

Desde 2017 que a CARRIS vem monitorizando a evolução do indicador Prazo Médio de Pagamentos (PMP) e implementando um conjunto de procedimentos internos para garantir o cumprimento atempado dos prazos contratualizados.

Com referência a 31 de dezembro de 2025 o indicador PMP trimestral, calculado mensalmente nos termos da Resolução de Conselho de Ministros n.º 34/2008, de 22 de fevereiro, com as alterações introduzidas pelo Despacho n.º 9870/2009, apresentou o valor de 50 dias, conforme tabela seguinte:

Tabela 27 – Prazo Médio de Pagamentos Trimestral

Meses	2024	2025
Janeiro	27	42
Fevereiro	25	37
Março	39	47
Abril	28	42
Maio	27	39
Junho	42	47
Julho	28	43
Agosto	28	40
Setembro	45	45
Outubro	31	45
Novembro	28	46
Dezembro	45	50
Média do PMP trimestre (dias)	33	44

Em termos médios, o PMP em 2025 situou-se nos 44 dias, que comparam com 33 dias em 2024.

Para cumprir o prazo médio de 30 indicado nos referidos diplomas, a CARRIS prevê implementar um conjunto de medidas que visam aumentar a eficiência nos processos internos de contabilização e pagamento.



RELATÓRIO
E CONTAS

2025



07

GOVERNO
SOCIETÁRIO





7. GOVERNO SOCIETÁRIO

De acordo com os Princípios de Bom Governo e no âmbito da aplicação do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, as empresas públicas estão obrigadas a apresentar, anualmente, um relatório autónomo de boas práticas de governo societário, do qual consta informação atual e completa sobre todas as matérias reguladas pelo Capítulo II do referido Decreto-Lei, sob epígrafe “Princípios de Governo Societário”.

Neste contexto, a CARRIS, em cumprimento do disposto no artigo 54.º do referido diploma, elabora um relatório autónomo de Governo Societário referente ao ano de 2025, disponível para consulta no site da Empresa.

RELATÓRIO
E CONTAS

2025

08

PROPOSTA
DE APLICAÇÃO
DE RESULTADOS





8. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS

Em cumprimento do disposto na alínea f), do número 5, do artigo 66.º do Código das Sociedades Comerciais, propõe-se que os Resultados Líquidos do Exercício, no valor de **654.806,37€**, sejam transferidos para a conta de Resultados Transitados, em conformidade com o disposto no número 2 do artigo 29.º dos Estatutos da CARRIS.

RELATÓRIO E CONTAS 2025

**DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS
E ANEXO**



carris 

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS E ANEXO

Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EM, SA
BALANÇO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2025

(Montantes expressos em euros)

RUBRICAS	NOTAS	DATAS	
		31-12-2025	31-12-2024
ATIVO			
Ativo não corrente			
Ativos fixos tangíveis	6	152 073 641,05	163 534 396,51
Ativos intangíveis	8	729 422,65	1 071 577,11
Participações financeiras - método da equivalência patrimonial	9	7 368 743,34	7 735 205,34
Outros investimentos financeiros	11	1 462 675,41	1 463 870,91
		161 634 482,45	173 805 049,87
Ativo corrente			
Inventários	12	5 365 671,97	4 705 439,96
Clientes	13	1 582 846,57	1 961 148,70
Estado e outros entes públicos	17	2 058 383,32	4 716 573,25
Outros créditos a receber	13	20 325 818,69	16 913 671,48
Caixa e depósitos bancários	5	58 594 785,11	44 619 635,52
		87 927 505,66	72 916 468,91
Total do ativo		249 561 988,11	246 721 518,78
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO			
Capital próprio			
Capital subscrito	14	78 674 000,00	78 674 000,00
Resultados transitados	14	(85 358 429,36)	(81 903 068,94)
Excedentes de revalorização	14	45 348 638,26	43 749 357,58
Ajustamentos/ outras variações no capital próprio	14	107 128 089,37	110 395 090,40
		145 792 298,27	150 915 379,04
Resultado líquido do período		654 806,37	550 515,91
Total do capital próprio		146 447 104,64	151 465 894,95
Passivo			
Passivo não corrente			
Provisões	15	4 954 839,72	5 778 196,35
Responsabilidades por benefícios pós-emprego	19	34 243 776,09	26 447 765,47
Passivos por impostos diferidos	10	10 231 953,36	10 473 249,33
		49 430 569,17	42 699 211,15
Passivo corrente			
Fornecedores	16	10 577 150,42	11 803 981,44
Estado e outros entes públicos	17	2 113 884,72	1 895 934,69
Financiamentos obtidos		284,48	-
Outras dívidas a pagar	16	39 964 416,60	37 600 665,74
Diferimentos	18	1 028 578,08	1 255 830,81
		53 684 314,30	52 556 412,68
Total do passivo		103 114 883,47	95 255 623,83
Total do capital próprio e do passivo		249 561 988,11	246 721 518,78

O Anexo faz parte integrante do Balanço em 31 de dezembro de 2025

O Conselho de Administração

O Contabilista Certificado

Presidente:

Dr. Rui Pedro Gaspar Lopo

Dr. Jaime Aleno Soares de Melo

Vice-Presidentes:

Dr.ª Ana Paula Domingos Carioca

Dr. Francisco Manuel Cardoso Marta Pinto Machado

Vogal executiva:

Dr.ª Mariana de Sousa Costa

Vogal não executiva:

Dr.ª Teresa Mafalda Andrade do Passo de Sousa

Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EM, SA
DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS POR NATUREZAS
PERÍODO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2025

RENDIMENTOS E GASTOS	NOTAS	PERÍODOS	
		2025	2024
Vendas e serviços prestados	20	128 602 719,94	124 295 509,65
Subsídios à exploração	20, 28	33 006 367,39	30 570 357,32
Ganhos/perdas imputados de subsidiárias, associadas e empreendimentos conjuntos	9	(366 462,00)	967 243,33
Trabalhos para a própria entidade		235 284,36	239 231,78
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	12	(20 275 827,99)	(16 767 568,17)
Fornecimentos e serviços externos	21	(34 649 871,62)	(41 770 391,97)
Gastos com o pessoal	22	(106 996 052,09)	(94 067 012,87)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	12	(9,04)	-
Provisões (aumentos/reduções)	15	653 892,93	(942 242,45)
Imparidade de investimentos não depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	11	(1 195,50)	54 666,71
Outros rendimentos	24	22 173 066,26	20 242 869,46
Outros gastos	25	(790 265,64)	(790 974,82)
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos		21 591 647,00	22 031 687,97
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	23	(21 760 247,85)	(21 940 185,90)
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)		(168 600,85)	91 502,07
Juros e rendimentos similares obtidos	26	413 313,74	582 000,83
Juros e gastos similares suportados	26	(85,07)	-
Resultado antes de impostos		244 627,82	673 502,90
Imposto sobre o rendimento do período	10	410 178,55	(122 986,99)
Resultado líquido do período		654 806,37	550 515,91

O Anexo faz parte integrante da Demonstração dos Resultados por Naturezas do período findo em 31 de dezembro de 2025

O Conselho de Administração

Presidente: Dr. Rui Pedro Gaspar Lopo

Vice-Presidentes: Dr.ª Ana Paula Domingos Carioca

Dr. Francisco Manuel Cardoso Marta Pinto Machado

Vogal executiva: Dr.ª Mariana de Sousa Costa

Vogal não executiva: Dr.ª Teresa Mafalda Andrade do Passo de Sousa

O Contabilista Certificado

Dr. Jaime Aleno Soares de Melo



Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EM, SA

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DOS RESULTADOS POR FUNÇÕES

PERÍODO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2025

		(Montantes expressos em euros)	
RUBRICAS	Notas	PERÍODOS	
		2025	2024
Vendas e serviços prestados		160 854 318,34	154 056 367,62
Custo das vendas e dos serviços prestados		(152 855 740,20)	(144 714 938,75)
Resultado bruto		7 998 578,14	9 341 428,87
Outros rendimentos		24 965 076,78	23 737 209,94
Gastos de distribuição		(6 907 090,87)	(7 009 663,97)
Gastos administrativos		(15 749 289,87)	(14 534 699,24)
Outros gastos		(10 475 960,10)	(11 442 773,53)
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)		(168 685,92)	91 502,07
Rendimentos e gastos de financiamento (líquidos)		413 313,74	582 000,83
Resultados antes de impostos		244 627,82	673 502,90
Imposto sobre o rendimento do período		410 178,55	(122 986,99)
Resultado líquido do período		654 806,37	550 515,91

O Anexo faz parte integrante da Demonstração dos Resultados por Funções do período findo em 31 de dezembro de 2025

O Conselho de Administração

Presidente: Dr. Rui Pedro Gaspar Lopo

Vice-Presidentes: Dr.ª Ana Paula Domingos Carioca

Dr. Francisco Manuel Cardoso Marta Pinto Machado

Vogal executiva: Dr.ª Mariana de Sousa Costa

Vogal não executiva: Dr.ª Teresa Mafalda Andrade do Passo de Sousa

O Contabilista Certificado

Dr. Jaime Aleno Soares de Melo

Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EM, SA
DEMONSTRAÇÃO DE FLUXOS DE CAIXA

Período findo em 31 de dezembro de 2025

(Montantes expressos em euros)

Rubricas	Notas	2025	2024
<u>Fluxos de caixa das atividades operacionais</u>			
Recebimentos de clientes		79 972 789,97	93 143 622,70
Compensações e outros subsídios:			
Compensações tarifárias		53 290 977,55	45 635 250,32
Compensações de Serviço Público		32 882 627,39	-
Outros subsídios		145 437,95	1 687 395,12
Pagamentos a fornecedores		(71 735 521,75)	(72 903 059,60)
Pagamentos ao pessoal		(101 109 270,90)	(90 535 503,15)
Caixa gerada pelas operações		(6 552 959,79)	(22 972 294,61)
Pagamento/recebimento do imposto sobre o rendimento		1 820 578,48	(3 359 650,34)
Outros recebimentos/pagamentos	5	7 455 020,31	10 917 116,11
Fluxos de caixa das atividades operacionais (1)		2 722 639,00	(15 414 828,84)
<u>Fluxos de caixa das atividades de investimento</u>			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis		(6 833 945,06)	(48 183 900,62)
Ativos intangíveis		(139 343,93)	(200 422,35)
Investimentos financeiros		-	-
Recebimentos provenientes de:			
Ativos fixos tangíveis		-	-
Investimentos financeiros		-	137 096,05
Subsídios ao investimento COSP		16 298 488,40	22 393 643,18
Subsídios ao investimento		1 543 058,16	27 185 009,90
Juros e rendimentos similares		380 221,01	691 662,27
Dividendos		4 117,08	3 943,58
Fluxos de caixa das atividades de investimento (2)		11 252 595,66	2 027 032,01
<u>Fluxos de caixa das atividades de financiamento</u>			
Recebimentos provenientes de:			
Financiamentos obtidos		-	-
Realizações de capital e de outros instrumentos de capital próprio		-	-
Juros e outros rendimentos similares		-	-
Cobertura de prejuízos		-	-
Pagamentos respeitantes a:			
Financiamentos obtidos		-	-
Juros e gastos similares		(85,07)	-
Outras operações de financiamento		-	-
Fluxos de caixa das atividades de financiamento (3)		(85,07)	-
Variação de caixa e seus equivalentes (1 + 2 + 3)		13 975 149,59	(13 387 796,83)
Caixa e seus equivalentes no início do período	5	44 619 635,52	58 007 432,35
Caixa e seus equivalentes no fim do período	5	58 594 785,11	44 619 635,52

O Anexo faz parte integrante da Demonstração de Fluxos de Caixa do período findo em 31 de dezembro de 2025

O Conselho de Administração

O Contabilista Certificado

Presidente: Dr. Rui Pedro Gaspar Lopo

Dr. Jaime Aleno Soares de Melo

Vice-Presidentes: Dr.ª Ana Paula Domingos Carioca

Dr. Francisco Manuel Cardoso Marta Pinto Machado

Vogal executiva: Dr.ª Mariana de Sousa Costa

Vogal não executiva: Dr.ª Teresa Mafalda Andrade do Passo de Sousa

Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EM, SA
DEMONSTRAÇÃO DAS ALTERAÇÕES NO CAPITAL PRÓPRIO NO PERÍODO 2025

DESCRICÃO	Notas	Capital subscrito	Resultados transitados	Excedentes de revalorização	Ajustamentos/ outras variações no capital próprio	(Montantes expressos em euros)	
						Resultado líquido do período	Total do capital próprio
POSIÇÃO NO INÍCIO DO PERÍODO 2025	14	78 674 000,00	(81 903 068,94)	43 749 357,58	110 395 090,40	550 515,91	151 465 894,95
ALTERAÇÕES NO PERÍODO							
Excedentes de revalorização	6, 14			3 386 156,98			3 386 156,98
Realização de excedentes de revalorização	14		2 028 172,27	(2 028 172,27)			-
Subsídios e doações	14				(553 918,42)		(553 918,42)
Subsídios - COSP NT					(2 713 082,61)		(2 713 082,61)
Ajustamentos por ganhos e perdas atuariais	19		(5 591 493,52)	241 295,97			(5 591 493,52)
Ajustamentos por impostos diferidos	10		(442 555,08)				(201 259,11)
Aplicação dos resultados de 2024	14		550 515,91			(550 515,91)	-
		-	(3 455 360,42)	1 599 280,68	(3 267 001,02)	(550 515,91)	(5 673 596,68)
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO						654 806,37	654 806,37
RESULTADO INTEGRAL						(5 018 790,31)	(5 018 790,31)
POSIÇÃO NO FIM DO PERÍODO 2025		78 674 000,00	(85 358 429,36)	45 348 638,26	107 128 089,37	654 806,37	146 447 104,64

O Anexo faz parte integrante da Demonstração das Alterações no Capital Próprio do período findo em 31 de dezembro de 2025

O Conselho de Administração

Presidente: Dr. Rui Pedro Gaspar Lopo

Vice-Presidentes: Dr.ª Ana Paula Domingos Carriça

Dr. Francisco Manuel Cardoso Marita Pinto Machado

Vogal executiva: Dr.ª Mariana de Sousa Costa

Vogal não executiva: Dr.ª Teresa Mafalda Andrade do Passo de Sousa

O Contabilista Certificado

Dr. Jaime Aleno Soares de Melo

Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EM, SA
DEMONSTRAÇÃO DAS ALTERAÇÕES NO CAPITAL PRÓPRIO NO PERÍODO 2024

DESCRIÇÃO	Notas	Capital subscrito	Resultados transitados	Excedentes de revalorização	Ajustamentos/ outras variações no capital próprio	Resultado líquido do período	Total do capital próprio
POSICÃO NO INÍCIO DO PERÍODO 2024 [Reexpresso]	14	78 674 000,00	(84 819 866,96)	40 827 051,32	79 554 845,78	3 401 419,97	117 637 450,11
ALTERAÇÕES NO PERÍODO	6, 14						
Excedentes de revalorização	14		1 495 142,07	4 554 318,17			4 554 318,17
Realização de excedentes de revalorização	14			(1 495 142,07)			-
Subsídios e doações	14				17 615 117,61		17 615 117,61
Subsídios - COSP NT					11 675 104,89		11 675 104,89
Ajustamentos por ganhos e perdas atuariais	19		(84 064,37)				(84 064,37)
Ajustamentos por impostos diferidos	10		(345 677,53)	(136 869,84)			(482 547,37)
Aplicação dos resultados de 2023	14		3 401 419,97				
Resultados não atribuídos	9		(1 550 022,12)		1 550 022,12	(3 401 419,97)	-
		-	2 916 798,02	2 922 306,26	30 840 244,62	(3 401 419,97)	33 277 928,93
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO						550 515,91	550 515,91
RESULTADO INTEGRAL						33 828 444,84	33 828 444,84
POSICÃO NO FIM DO PERÍODO 2024		78 674 000,00	(81 903 068,94)	43 749 357,58	110 395 090,40	550 515,91	151 465 894,95

O Anexo faz parte integrante da Demonstração das Alterações no Capital Próprio do período findo em 31 de dezembro de 2024

O Conselho de Administração

Presidente:	Dr. Rui Pedro Gaspar Lopo
Vice-Presidentes:	Dr.ª Ana Paula Domingos Carlioca
	Dr. Francisco Manuel Cardoso Marta Pinto Machado
Vogal executiva:	Dr.ª Mariana de Sousa Costa
Vogal não executiva:	Dr.ª Teresa Mafalda Andrade do Passo de Sousa

O Contabilista Certificado

Dr. Jaime Aleno Soares de Melo



Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A.

Anexo às demonstrações financeiras

em 31 de dezembro de 2025

1. IDENTIFICAÇÃO DA ENTIDADE

A «Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A.» (adiante abreviadamente designada por CARRIS, Empresa ou Sociedade) é uma sociedade anónima de capitais públicos, constituída em setembro de 1872, com sede social na Rua 1.º de Maio, n.º 103, em Lisboa. Tem por objeto, a título principal, a prestação de atividades e serviços relativos ao transporte público coletivo de superfície de passageiros na cidade de Lisboa, por meio de autocarros, carros elétricos, ascensores mecânicos e um elevador, conforme o contrato de concessão celebrado com o Município de Lisboa, em 14 de novembro de 2017, nos termos conjugados da Segunda Alteração ao Contrato de Concessão do Serviço Público de Transporte Coletivo de Superfície de Passageiros outorgado pelo Estado Português à CARRIS, em 31 de dezembro de 1973, e do Aditamento à Segunda Alteração ao Contrato de Concessão do Serviço Público de Transporte Coletivo de Superfície de Passageiros, assinado em 20 de setembro de 2018.

Em 30 de dezembro de 2016 foi publicado o Decreto-Lei n.º 86-D/2016, que determinou a transferência da posição contratual detida pelo Estado no contrato de concessão de serviço público celebrado com a CARRIS, e a transmissão da totalidade das ações representativas do capital social da CARRIS, do Estado para o Município de Lisboa, com efeitos a 1 de fevereiro de 2017. Enquanto empresa municipal, a CARRIS é enquadrada pela Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, e posteriores alterações a este diploma legal, que aprova o regime jurídico da atividade empresarial local.

A CARRIS é uma empresa municipal que integra o Grupo Município de Lisboa, seu acionista único. Nos termos do Decreto-Lei n.º 158/2009, de 13 de julho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 98/2015, de 2 de junho, a CARRIS encontra-se dispensada de preparar e divulgar contas consolidadas, por ser ela própria uma subsidiária e integrar as demonstrações financeiras da Câmara Municipal de Lisboa.

As demonstrações financeiras anexas refletem as contas individuais da Empresa, sendo apresentadas em euros. Foram aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 13 de março de 2026. Contudo as mesmas estão ainda sujeitas a aprovação pelo Acionista em Assembleia Geral, nos termos da legislação comercial em vigor em Portugal.



2. REFERENCIAL CONTABILÍSTICO DE PREPARAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

2.1 Base de preparação

As presentes demonstrações financeiras foram preparadas de acordo com o Sistema de Normalização Contabilística (SNC), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 158/2009, de 13 de julho, com a republicação dada pelo Decreto-Lei n.º 98/2015, de 2 de junho, e posteriores alterações.

2.2 Derrogação das disposições do SNC

Com exceção dos aspetos referidos nos parágrafos seguintes, no decorrer do período a que respeitam estas demonstrações financeiras, não foram efetuadas outras derrogações às disposições previstas no SNC.

O contrato celebrado com a Câmara Municipal de Lisboa (CML) tem, na sua redação, características que resultam no seu enquadramento no âmbito de aplicação da IFRIC 12. Contudo, é entendimento do Conselho de Administração e dos assessores jurídicos da Carris que a substância do contrato, traduzida na intenção das partes aquando da celebração do mesmo, é a de um contrato de prestação de serviço público.

Adicionalmente, atendendo à referida substância do contrato, revela-se extremamente complexa a operacionalização da aplicação da IFRIC 12. Isto porque:

- (i) Não existe uma delimitação clara dos ativos abrangidos pelo contrato;
- (ii) A Carris não constrói ou produz uma infraestrutura em concreto, essencialmente, adquire equipamentos para a prestação do serviço público;
- (iii) Os fluxos de caixa garantidos pelo mecanismo de Compensação das Obrigações de Serviço Público (COSP) não são claramente identificáveis e determináveis;
- (iv) O prazo do contrato é claramente desajustado face ao período que seria necessário para a recuperação do investimento.

Neste contexto, é entendimento do Conselho de Administração que a aplicação da IFRIC 12 não contribui para a apresentação de informação financeira útil para os utentes das demonstrações financeiras da CARRIS, porquanto não traduz a substância do contrato e implica a assunção de pressupostos e o exercício de julgamentos de elevada subjetividade e de pouco rigor cujo custo excede claramente os benefícios associados.

Desta forma, tendo em consideração o disposto no parágrafo 19 da IAS 1 (aplicação supletiva preconizada pelo ponto 1.4 do anexo ao Decreto-Lei n.º 98/2015 de 2 de junho, atendendo à omissão da NCRF 1) entendeu o Conselho de Administração ser mais apropriado proceder à derrogação da aplicação da IFRIC 12.

Sem prejuízo do disposto no parágrafo anterior, foi feito um exercício teórico da aplicação da IFRIC e de seguida apresenta-se o seu efeito, em 31 de dezembro de 2024 e 2025.

BALANÇO			
	2025 (tal como relatado)	2025 (ajustado com a IFRIC 12)	2024 (ajustado com a IFRIC 12)
AFT	152 073 641	5 922 711	7 380 557
Intangíveis	729 423	729 423	1 071 577
Participações financeiras	7 368 743	7 368 743	7 735 205
Outros investimentos financeiros	1 462 675	1 462 675	1 463 871
Outros créditos a receber	-	58 488 058	86 256 940
Ativos por impostos diferidos	-	-	-
	161 634 482	73 971 610	103 908 150
Inventários	5 365 672	5 365 672	4 705 440
Clientes	1 582 847	1 582 847	1 961 149
Estado e outros entes públicos	2 058 383	2 058 383	4 716 573
Outros créditos a receber	20 325 819	49 810 583	40 435 822
Caixa e depósitos bancários	58 594 785	58 594 785	44 619 636
	87 927 506	117 412 270	96 438 620
Total do ativo	249 561 988	191 383 880	200 346 770
Capital subscrito	78 674 000	78 674 000	78 674 000
Resultados transitados	(85 358 429)	(42 307 417)	(54 595 445)
Excedentes de revalorização	45 348 638	19 091 298	21 014 528
Outras variações no capital próprio	107 128 089	28 992 997	54 619 608
Resultado líquido do período	654 806	9 715 497	20 054 273
Total do capital próprio	146 447 105	94 166 374	119 766 964
Provisões	4 954 840	4 954 840	5 778 196
Responsabilidades por benefícios pós-emp	34 243 776	34 243 776	26 447 765
Passivos por impostos diferidos	10 231 953	3 040 453	4 246 513
	49 430 569	42 239 068	36 472 474
Fornecedores	10 577 150	10 577 150	11 803 981
Estado e outros entes públicos	2 113 885	3 104 614	(235 892)
Financiamentos Obtidos	284	284	-
Outras dívidas a pagar	39 964 417	40 267 811	31 283 412
Diferimentos	1 028 578	1 028 578	1 255 831
	53 684 314	54 978 438	44 107 333
Total do passivo	103 114 883	97 217 506	80 579 807
Total do capital próprio e do passivo	249 561 988	191 383 880	200 346 770

DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS POR NATUREZAS			
	2025 (tal como relatado)	2025 (ajustado com a IFRIC 12)	2024 (ajustado com a IFRIC 12)
Vendas e serviços prestados	128 602 720	101 223 308	121 287 407
Subsídios à exploração	33 006 367	65 888 995	63 625 752
Ganhos/perdas subsidiárias	(366 462)	(366 462)	967 243
Trabalhos para a própria entidade	235 284	235 284	239 232
CMVMC	(20 275 828)	(23 684 962)	(37 424 859)
Fornecimentos e serviços externos	(34 649 872)	(34 649 872)	(41 770 392)
Gastos com o pessoal	(106 996 052)	(106 996 052)	(94 067 013)
Imparidade de dívidas a receber	(9)	(9)	-
Provisões	653 893	653 893	(942 242)
Imparidade de investimentos não depreciá	(1 196)	(1 196)	54 667
Outros rendimentos	22 173 066	5 029 403	5 179 833
Outros gastos	(790 266)	(790 266)	(790 975)
EBITDA	21 591 647	6 542 065	16 358 652
Gastos de depreciações e amortizações	(21 760 248)	(1 996 497)	(2 181 260)
EBIT	(168 601)	4 545 568	14 177 392
Juros e rendimentos obtidos	413 314	5 986 457	6 438 661
Juros e gastos suportados	(85)	-	-
RAI	244 628	10 531 940	20 616 053
Imposto sobre o rendimento do período	410 179	(816 443)	(561 780)
Lucro/prejuízo	654 806	9 715 497	20 054 273



Estes impactos foram determinados tendo por base os seguintes pressupostos principais:

- Os cálculos foram efetuados retrospectivamente, com referência a 1/1/2010, ano da adoção do SNC, porque entendemos que o efeito desta situação é imaterial;
- Os Ativos abrangidos pelo contrato de concessão, integram o: equipamento básico, os terrenos e os edifícios;
- Pelo facto de, até novembro de 2017, não existir compensação pelas obrigações de serviço público, assumiu-se que, até essa data, o ativo da concessão correspondia a um ativo intangível. Consequentemente, na adoção inicial da IFRIC 12, a quantia estimada líquida dos ativos fixos tangíveis associados à concessão seria transferida para o referido ativo intangível;
- As revalorizações efetuadas nos ativos fixos tangíveis foram revertidas;
- No exercício em que ocorreram, assume-se meio ano de amortização dos aumentos/diminuições do período do ativo intangível da concessão;
- Considera-se que, em novembro de 2017, a nova adenda ao contrato de concessão, ao introduzir a compensação por obrigações de serviço público, vem atribuir à CARRIS um direito contratual de receber dinheiro, garantindo um fluxo de caixa positivo de 8,2 milhões de euros por ano. Esta alteração contratual leva a que a concessão deixasse de ter risco operacional para a CARRIS, pelo que a totalidade do investimento da CARRIS no âmbito da concessão passaria a ser recuperada através de um ativo financeiro;
- Para os cálculos efetuados considerou-se uma taxa interna de rentabilidade (TIR) de 5%, de acordo com o estipulado no contrato de concessão;
- O ativo financeiro foi, inicialmente, reconhecido pela quantia escriturada do intangível da concessão. Subsequentemente, foi aumentado pelos juros do período e pelo investimento líquido nos ativos afetos à concessão e reduzido pelos recebimentos;
- Os recebimentos do ativo financeiro foram revistos em cada data de relato, tendo sido estimados como sendo a anuidade de uma renda pelo prazo remanescente da concessão cujo valor atual, apurado com base numa taxa de desconto correspondente à TIR atrás referida, corresponde à quantia escriturada do ativo financeiro no final do período anterior;
- Assumiu-se que não existe imparidade do ativo, uma vez que a CML assegura sempre um fluxo de caixa positivo à CARRIS por via da compensação das obrigações de serviço público;
- De acordo com o Aditamento à segunda alteração ao contrato de concessão de serviço público de transporte coletivo de superfície de passageiros, celebrado em 20 de setembro de 2018, com a CML, o prazo de concessão encontra-se prorrogado, até 31 de dezembro de 2028, tendo assim um prazo estimado de 5 anos;
- Não foi considerado o efeito fiscal dos ajustamentos para os anos anteriores a 2023, na medida em que as correspondentes declarações fiscais já se encontram entregues e liquidadas;
- Não estando previsto no contrato de concessão uma obrigação contratual de assegurar um determinado nível de investimento (CAPEX), assumiu-se que a CARRIS não tem qualquer obrigação nesse âmbito, pelo que não reconhece uma provisão para o efeito.

Alerta-se para o facto de estarmos perante valores estimados, pelo que a real aplicação da IFRIC 12 poderia conduzir a diferente impacto nas demonstrações financeiras.



Por outro lado, importa ter presente que a alteração de política contabilística (adoção da IFRIC 12) desde 1 de janeiro de 2010 teria certamente impacto na determinação da compensação das obrigações de serviço público a suportar pelo Concedente. A esse nível ressalva-se, no entanto, a obrigação contratual do concedente assegurar uma TIR de 5%, correspondente a um fluxo de caixa anual de cerca de €8,2 milhões de euros, garantindo desta forma a sustentabilidade e o equilíbrio económico e financeiro da CARRIS.

2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras

Os elementos constantes nas presentes demonstrações financeiras são, na sua totalidade, comparáveis com os do período anterior.

3. ADOÇÃO PELA PRIMEIRA VEZ DAS CONTABILÍSTICAS DE RELATO FINANCEIRO – DIVULGAÇÃO TRANSITÓRIA

Não aplicável.

4. PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS

As principais políticas contabilísticas adotadas na preparação das demonstrações financeiras anexas são as seguintes:

4.1 Bases de apresentação

As demonstrações financeiras anexas foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações e de acordo com o regime contabilístico do acréscimo, a partir dos registos contabilísticos da Empresa, de acordo com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro.

Nos termos do Aditamento à Segunda Alteração ao Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Coletivo de Superfície de Passageiros, celebrado em 20 de setembro de 2018, com a CML, não tendo o Concedente manifestado oposição à manutenção da concessão até 31 de dezembro de 2022, o prazo de concessão prorrogou-se por cinco anos, isto é, até 31 de dezembro de 2028.

Sem prejuízo deste período de vigência do Contrato de Concessão, o Órgão de Gestão considera que não está em causa a continuidade da empresa, tendo em consideração:



- A forte aposta do seu Acionista, a CML, no investimento já realizado e a realizar pela Empresa nos próximos anos, prevendo-se que atinja um valor de € 574,53, milhões entre 2026 e 2029. Tendo em consideração o valor do investimento e a vida económica dos bens, a recuperação do valor investido através do serviço público realizado só será possível com a prorrogação do prazo estabelecido;
- O inegável contributo da CARRIS para a mobilidade na cidade de Lisboa, resultado de uma atividade desenvolvida há mais de 153 anos, e em que esta se tem posicionado como um parceiro incondicional do seu Acionista na promoção de um sistema de transporte de superfície sustentável e que promova a utilização do serviço público, na cidade de Lisboa.

Atendendo ao aproximar do termo do prazo do Contrato de Concessão (31 de dezembro de 2028), e por indicação da CML (Concedente) a Carris (Concessionaria) encontra-se a diligenciar os procedimentos necessários com vista a negociação do contrato concessão.

4.2 Políticas Contabilísticas Relevantes

4.2.1 Ativos fixos tangíveis

Os ativos fixos tangíveis de natureza e uso semelhantes correspondentes aos terrenos e edifícios dos complexos de Santo Amaro, Cabo Ruivo e Miraflores encontram-se registados de acordo com o modelo de revalorização, correspondendo a sua quantia escriturada na data de relato ao seu justo valor. Têm sido efetuadas revalorizações, com uma regularidade anual, baseadas em avaliações efetuadas pela UON Consulting, S.A. com referência à data de relato.

Qualquer aumento resultante das revalorizações é registado no capital próprio na rubrica “Excedentes de Revalorização”. Diminuições resultantes das revalorizações negativas são registadas diretamente na rubrica “Excedentes de Revalorização” até à concorrência de qualquer saldo credor remanescente. Qualquer excesso das diminuições relativamente a esse saldo credor remanescente é reconhecido diretamente em resultados.

Os restantes ativos fixos tangíveis encontram-se registados ao custo de aquisição (ou custo considerado para os bens que no normativo anterior se encontravam registados pelo custo de aquisição acrescido de reavaliações ao abrigo de diplomas legais) ou produção, o qual inclui o custo de compra, quaisquer custos diretamente atribuíveis às atividades necessárias para colocar os ativos na localização e condições necessárias para operarem, deduzido de depreciações acumuladas e perdas por imparidade acumuladas (quando aplicável).

As depreciações são calculadas, após o momento em que o bem se encontra em condições de ser utilizado, de acordo com o método das quotas constantes, em conformidade com o período de vida útil estimado para cada grupo de bens.

As taxas de depreciação utilizadas correspondem aos seguintes períodos de vida útil estimada:

Classe de bens	Anos
Edifícios e Outras Construções:	8 - 100
Equipamento Básico:	
Autocarros:	8
Via-Férrea:	16
Carros Elétricos:	16
Ascensores + Elevadores:	16
Carros Elétricos Articulados:	30
Rede Aérea e Subterrânea	20
Rotáveis de Autocarros:	8
Rotáveis de Elétricos:	16
Grandes Reparações:	4 - 10
Outro Equipamento Básico:	5 - 20
Equipamento de Transporte:	4 - 6
Equipamento Administrativo:	1 - 8
Outros Ativos Fixos Tangíveis:	1 - 14
Programas de Computador:	3

A Administração entende que o valor contabilístico dos bens será realizável quer através da sua utilização quer através da sua alienação, no pressuposto da continuidade das operações como referido em 4.1.

As despesas de manutenção e reparação (dispêndios subsequentes) que não são suscetíveis de gerar benefícios económicos futuros adicionais são registadas como gastos no período em que são incorridas.

Os ganhos ou perdas provenientes do abate ou alienação são determinados pela diferença entre o recebimento e a quantia escriturada do ativo, sendo reconhecidos como rendimentos ou gastos no período. No caso de alienação de bens revalorizados, o montante incluído em Excedentes de Revalorização é transferido para “Resultados Transitados”.

4.2.2 Locações

As locações são classificadas como financeiras sempre que os seus termos transferem substancialmente todos os riscos e benefícios associados à propriedade do bem para o locatário. As restantes locações são classificadas como operacionais. A classificação das locações é feita em função da substância e não da forma do contrato.

Os ativos adquiridos mediante contratos de locação financeira, bem como as correspondentes responsabilidades, são registados no início da locação pelo menor de entre o justo valor dos ativos e o valor presente dos pagamentos mínimos da locação. Os pagamentos de locações financeiras são repartidos entre encargos financeiros e redução da responsabilidade, por forma a ser obtida uma taxa de juro constante sobre o saldo pendente da responsabilidade.

Os pagamentos de locações operacionais são reconhecidos como gasto numa base linear durante o período da locação.

As rendas contingentes são reconhecidas como gastos do período em que são incorridas.

4.2.3 Ativos intangíveis

Os ativos intangíveis são registados ao custo deduzido de amortizações e perdas por imparidade acumuladas.

Os dispêndios com atividades de pesquisa são registados como gastos no período em que são incorridos.

As amortizações de ativos intangíveis são reconhecidas numa base linear durante a vida útil estimada dos ativos intangíveis, considerando-se habitualmente um período de vida útil de cinco anos, sem prejuízo da revisão desta estimativa, sempre que tal se justifique.

4.2.4 Imparidade de ativos fixos tangíveis e intangíveis

Em cada data de relato é efetuada uma revisão das quantias escrituradas dos ativos fixos tangíveis e intangíveis da Empresa com vista a determinar se existe algum indicador de que os mesmos possam estar em imparidade. Se existir algum indicador, é estimada a quantia recuperável dos respetivos ativos (ou da unidade geradora de caixa) a fim de determinar a extensão da perda por imparidade (se for o caso).

4.2.5 Participações financeiras em subsidiárias e associadas

As participações em subsidiárias e associadas são registadas pelo método da equivalência patrimonial. De acordo com o método da equivalência patrimonial, as participações financeiras são registadas inicialmente pelo seu custo de aquisição e posteriormente ajustadas em função das alterações verificadas, após a aquisição, na quota-parte da Empresa nos capitais próprios das correspondentes entidades. Os resultados da Empresa incluem a parte que lhe corresponde nos resultados dessas entidades.

É feita uma avaliação dos investimentos financeiros quando existem indícios de que o ativo possa estar em imparidade, sendo registadas como gastos na demonstração dos resultados, as perdas por imparidade que se demonstre existir.

Quando a proporção da Empresa nos prejuízos acumulados da subsidiária ou associada excede o valor pelo qual o investimento se encontra registado, o investimento é relatado por valor nulo, exceto quando a Empresa tenha assumido compromissos de cobertura de prejuízos da associada, casos em que as perdas adicionais determinam o reconhecimento de um passivo. Se posteriormente a associada relatar lucros, a Empresa retoma o reconhecimento da sua quota-parte nesses lucros somente após a sua parte nos lucros igualar a parte das perdas não reconhecidas.



4.2.6 Inventários

Os inventários encontram-se registados ao menor de entre o custo e o valor líquido de realização. O custo inclui o custo de compra e eventuais despesas incorridas para os colocar em condições de poderem ser utilizados pela Empresa.

O valor líquido de realização representa o preço de venda estimado deduzido de todos os gastos estimados necessários para concluir os inventários e para efetuar a sua venda. Nas situações em que o valor de custo é superior ao valor líquido de realização, é registada uma perda por imparidade pela respetiva diferença, a qual é reduzida ou anulada quando deixam de existir os motivos que a originaram. As variações do período nas perdas por imparidade de inventários são registadas na rubrica de resultados “Imparidade de Inventários (perdas/reversões)”.

O método de custeio dos inventários adotado pela Empresa consiste no custo médio ponderado.

4.2.7 Ativos e passivos financeiros

Os ativos e os passivos financeiros são reconhecidos no balanço quando a Empresa se torna parte das correspondentes disposições contratuais, sendo utilizado para o efeito o previsto na NCRF 27 – Instrumentos financeiros.

Os ativos e os passivos financeiros são assim mensurados de acordo com os seguintes critérios:

- (i) ao custo ou custo amortizado menos perdas por imparidade; e
- (ii) ao justo valor com as alterações reconhecidas na demonstração dos resultados.

(i) Ao custo ou custo amortizado menos perdas por imparidade

São mensurados “ao custo ou custo amortizado menos perdas por imparidade” os ativos financeiros que satisfaçam todas as seguintes condições:

- Sejam à vista ou tenham uma maturidade definida;
- Tenham associado um retorno fixo ou determinável;
- Não sejam um instrumento financeiro derivado ou não incorporem um instrumento financeiro derivado; e
- Não contenham nenhuma cláusula contratual que possa resultar para o seu detentor em perda do valor nominal.

Assim, com exceção dos ativos ou passivos financeiros classificados como detidos para negociação, e para os quais seja possível obter o seu justo valor, todos os instrumentos financeiros devem ser mensurados pelo custo ou custo amortizado.

O custo amortizado é determinado através do método do juro efetivo. O juro efetivo é calculado através da taxa que desconta exatamente os pagamentos ou recebimentos futuros estimados durante a vida esperada do instrumento financeiro (taxa de juro efetiva).

Nesta categoria incluem-se, consequentemente, os seguintes ativos e passivos financeiros:



a) Clientes e Outros Créditos a Receber

Os saldos de Clientes e de Outros Créditos a Receber são registados ao custo amortizado deduzido de eventuais perdas por imparidade. Usualmente, o custo amortizado destes ativos financeiros não difere do seu valor nominal.

b) Caixa e Depósitos Bancários

Os montantes incluídos na rubrica de “Caixa e Depósitos Bancários” correspondem aos valores de caixa, depósitos bancários e depósitos a prazo e outras aplicações de tesouraria vencíveis a menos de doze meses e para os quais o risco de alteração de valor é insignificante.

Estes ativos são mensurados ao custo amortizado. Usualmente, o custo amortizado destes ativos financeiros não difere do seu valor nominal.

c) Outros Investimentos Financeiros

Os Outros Investimentos Financeiros incluem títulos de dívida pública detidos para garantia de pensões de acidentes de trabalho, de que a Empresa foi auto-seguradora até 8 de janeiro de 1999. Estes ativos encontram-se registados ao custo.

d) Fornecedores e Outras Dívidas a Pagar

Os saldos de Fornecedores e de Outras Dívidas a Pagar são registados ao custo amortizado. Usualmente, o custo amortizado destes passivos financeiros não difere do seu valor nominal.

e) Ativos Financeiros

Os ativos financeiros incluídos na categoria “Ao custo ou custo amortizado” são sujeitos a testes de imparidade em cada data de relato. Tais ativos financeiros encontram-se em imparidade quando existe uma evidência objetiva de que, em resultado de um ou mais acontecimentos ocorridos após o seu reconhecimento inicial, os seus fluxos de caixa futuros estimados são afetados.

Para os ativos financeiros mensurados ao custo amortizado, a perda por imparidade a reconhecer corresponde à diferença entre a quantia escriturada do ativo e o valor presente na data de relato dos novos fluxos de caixa futuros estimados descontados à respetiva taxa de juro efetiva original.

Para os ativos financeiros mensurados ao custo, a perda por imparidade a reconhecer corresponde à diferença entre a quantia escriturada do ativo e a melhor estimativa do justo valor do ativo na data de relato.

As perdas por imparidade são registadas em resultados na rubrica “Perdas por imparidade” no período em que são determinadas.

Subsequentemente, se o montante da perda por imparidade diminui e tal diminuição pode ser objetivamente relacionada com um acontecimento que teve lugar após o reconhecimento da perda, esta



deve ser revertida por resultados. A reversão deve ser efetuada até ao limite da quantia que estaria reconhecida (custo amortizado) caso a perda não tivesse sido inicialmente registada. A reversão de perdas por imparidade é registada em resultados na rubrica “Reversões de perdas por imparidade”. Não é permitida a reversão de perdas por imparidade registada em instrumentos de capital próprio (mensurados ao custo).

(ii) Ao justo valor com as alterações reconhecidas na demonstração dos resultados

Todos os ativos e passivos financeiros não incluídos na categoria “Ao custo ou custo amortizado” são incluídos na categoria “Ao justo valor com as alterações reconhecidas na demonstração dos resultados”.

Desreconhecimento de ativos e passivos financeiros

A Empresa desreconhece ativos financeiros apenas quando os direitos contratuais aos seus fluxos de caixa expiram por cobrança, ou quando transfere para outra entidade o controlo desses ativos financeiros e todos os riscos e benefícios significativos associados à posse dos mesmos.

A Empresa desreconhece passivos financeiros apenas quando a correspondente obrigação seja liquidada, cancelada ou expire.

4.2.8 Subsídios do Governo

Os subsídios do Governo apenas são reconhecidos quando existe uma certeza razoável de que a Empresa irá cumprir com as condições de atribuição dos mesmos e de que os mesmos irão ser recebidos.

Os subsídios do Governo associados à aquisição ou produção de ativos fixos tangíveis e intangíveis são inicialmente reconhecidos no capital próprio, sendo subsequentemente imputados numa base sistemática (proporcionalmente às depreciações dos ativos subjacentes) como rendimentos do exercício durante as vidas úteis dos ativos com os quais se relacionam.

Outros subsídios do Governo são, de uma forma geral, reconhecidos como rendimentos numa base sistemática durante os períodos necessários para os balancear com os gastos que é suposto compensarem. Subsídios do Governo que têm por finalidade compensar perdas já incorridas ou que não têm gastos futuros associados são reconhecidos como rendimentos do período em que se tornam recebíveis.

4.2.9 Rédito

O rédito é mensurado pelo justo valor da contraprestação recebida ou a receber. O rédito reconhecido está deduzido do montante de devoluções, descontos e outros abatimentos e não inclui o imposto sobre o valor acrescentado (IVA) e outros impostos liquidados relacionados com a prestação de serviços.



1) Receita tarifária

Títulos de receita própria

Bilhetes para viagens ocasionais, exclusivos da rede de transportes operada pela Carris: a receita da venda é apropriada integralmente pela CARRIS, sendo o rédito reconhecido no momento da venda/utilização.

Títulos de receita partilhada

Todos os restantes títulos vendidos pela Carris são válidos nas redes de vários operadores de transporte que operam na cidade de Lisboa, sendo a receita de venda distribuída pelos diferentes operadores de acordo com as regras de repartição estabelecidas.

Os títulos de receita partilhada subdividem-se em três grupos, com diferentes regras de apuramento da receita:

- i) Títulos ocasionais– *Zapping*, Bilhete Viagem CA/ML: a receita de venda é repartida em função das validações registadas;
- ii) Títulos combinados: a receita de venda é repartida de acordo com as quotas de repartição pré-estabelecidas;
- iii) Passes Navegante, Metropolitano e Municipal, incluindo as suas diversas modalidades (sub18 e sub23, Circula PT, Gratuidade Lisboa +65, Família, Antigo Combatente), com validade mensal: a repartição da receita destes passes é realizada de acordo com o modelo previsto no Regulamento n.º 1362-C/2023, de 27 dezembro 2023, que procede à sexta alteração ao Regulamento da AML n.º 278-A/2019 (Regulamento Metropolitano das Regras Gerais para a Implementação do Sistema Tarifário na Área Metropolitana de Lisboa).

As vendas efetuadas na rede da Carris são integradas diariamente na contabilidade, por entidade e tipo de título de transporte, em contas diferenciadas de acordo com as regras de repartição da receita (receita própria ou receita a repartir).

2) Apuramento da Receita gerada nas redes da TML e outros operadores

Compete à TML assegurar a repartição mensal da receita global realizada de títulos de receita partilhada, considerando o total de vendas realizada na sua própria rede (canais presenciais e digitais) e nas redes dos diversos Operadores de Transporte, de acordo com as regras estabelecidas para os diferentes tipos de produtos tarifários.

Títulos ocasionais (Zapping e Bilhete Viagem CA/ML)

A receita é repartida proporcionalmente às utilizações registadas nas redes dos operadores em que os títulos são aceites.



Títulos combinados

A TML procede à repartição da receita de venda dos títulos combinados para o mês n , de acordo com as quotas pré-estabelecidas, considerando as vendas realizadas no período de 26/mês ($n-1$) a 25/mês n .

Caso ocorram atrasos na disponibilização da informação TML, a Direção Comercial da Carris estima os valores a considerar, com base nos dados fornecidos pelos operadores que integram estes títulos, para contabilização no próprio mês.

Passes Navegante

A repartição da receita gerada pela venda de passes Navegante é realizada pela TML, nos termos definidos no Regulamento n.º 1362-C/2023, de 27/12/2023 que estabelece os pressupostos e regras para o cálculo dos valores das compensações relativas à utilização dos passes Navegante nas respetivas redes.

Em termos gerais, a metodologia de compensação do sistema estabelece a atribuição, a cada operador, de um valor de compensação por passe Navegante vendido, até que seja atingido o número máximo de passes Navegante a compensar anualmente. Quando as vendas de passes Navegante atingem o número máximo de passes a compensar, é atingido o valor máximo de compensação anual a atribuir ao sistema.

A repartição pelos Operadores, das receitas geradas pela venda dos passes Navegante e dos pagamentos a título de compensação pelo cumprimento da Obrigação de Serviço Público (OS) tarifária, é calculada por tipologia de passe Navegante e por Operador, com base numa quota de repartição dinâmica (FR_{ij}), gerada mensalmente, que obedece à seguinte fórmula:

$$FR_{ij} = \frac{\text{Pass.km}_{ij} * \text{PesoPass.km}_i}{\sum_{k=1}^n [\text{Pass.km}_{kj} * \text{PesoPass.km}_k]}$$

Sendo, n o número de operadores k que disponibilizam serviço de transporte público.

Pass.km_{ij} — Passageiros quilómetros nos serviços do Operador i , utilizando a tipologia de passe Navegante j , calculados de acordo com a distância média determinada mensalmente para o Operador i e tipologia de passe Navegante j , multiplicada pelo número total de passageiros do Operador i com a tipologia de passe j .

O cálculo do agregado “passageiro quilómetro transportado” (Pass.km) baseia-se no número de passageiros transportados e nas distâncias médias por eles percorridas.

PesoPass.km_i — Peso a atribuir ao fator passageiros.km no Operador i . Este peso é único para todas as tipologias de passe Navegante j .

A quota de repartição dinâmica do mês “ n ” é calculada até ao dia 8 do mês “ $n+3$ ”, com os dados de validações desse mês que entraram até ao dia 15 (quinze) do mês “ $n+2$ ”. A quota apurada é fixada como



quota de repartição dinâmica do mês “n”, aplicando-se a esse mês, na distribuição dos seguintes montantes mensais:

- a) Receitas de bilheteira (em canais próprios e partilhados), incluindo os registos de vendas que entrem no sistema central da TML após o fecho do mapa do mês correspondente;
- b) Compensações dos passes bonificados sub18, sub23, Circula PT e PAC;
- c) Valor para financiamento do congelamento do preço dos passes;
- d) Compensações pelo cumprimento da OSP tarifária associada à disponibilização dos passes Navegante, pelo valor fixado no presente Regulamento;
- e) Comissões dos canais de venda partilhada.

Face aos prazos para concluir o processo de apuramento provisório, o valor contabilizado da receita mensal Navegante é estimado mensalmente pela Direção Comercial da Carris, com base na análise das vendas e utilização dos passes Navegante, em meses já fechados pela TML e com perfil semelhante ao mês que se pretende estimar, corrigido do fator sazonalidade.

Gratuidade dos Transportes Públicos

O Município de Lisboa implementou em 2022 a **gratuidade** dos transportes públicos para a população com mais de 65 anos com domicílio fiscal em Lisboa, estabelecendo para este efeito um Acordo com a TML, entidade a quem compete assegurar a correta implementação e operacionalização das medidas de gratuidade, comunicar e efetuar os pagamentos das compensações devidas aos Operadores:

- **Gratuidade +65 anos:** a adesão iniciou-se em julho e os carregamentos em agosto de 2022. Abrange as redes da CARRIS, Metro e CP em que seja válido o passe Navegante Urbano 3ª Idade.

A compensação aos Operadores é paga pelo Município através da TML, sendo o cálculo efetuado com base nos carregamentos mensais desde que tenham o registo de, pelo menos, uma validação mensal e de acordo com as quotas de repartição protocoladas.

3) Compensações de Serviço Público

O contrato de Concessão celebrado entre o Município e a CARRIS estipula, no n.º 1 da cláusula 22 do Aditamento, a atribuição de compensações financeiras pelo cumprimento das obrigações de serviço público, correspondente “ao montante do efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da sua execução sobre os custos e as receitas da CARRIS”. Para o cálculo deste valor são comparados os custos e as receitas da CARRIS numa situação de cumprimento das Obrigações de Serviço Público com os custos e receitas em condições normais de mercado, abrangendo

a realização do serviço de transporte em carreiras e horários que não seriam rentáveis em termos comerciais, bem como a prática de tarifários reduzidos para grupos etários ou sociais desfavorecidos.

Anualmente, o Município de Lisboa realiza dois pagamentos por conta das Compensações de Serviço Público a apurar relativamente a esse mesmo ano. Conforme dispõe a cláusula 23.1 da Segunda Alteração ao Contrato de Concessão do Serviço Público de Transporte Coletivo de Superfície de Passageiros, estes pagamentos por conta devem efetuar-se no início de fevereiro e julho de cada ano.

Até ao dia 30 de março de cada ano, a CARRIS calcula e informa o Acionista dos valores das compensações devidas pelo cumprimento das obrigações no ano anterior as quais, de acordo com o modelo financeiro estabelecido, deverão proporcionar uma taxa interna de rentabilidade (TIR) dos capitais próprios de 5%, nos termos das cláusulas 22.6 e 22.7 da Segunda Alteração e Aditamento ao contrato de Concessão. Após receber esta informação, o Município dispõe de 30 dias para se pronunciar sobre os montantes propostos pela CARRIS e, havendo desacordo, segue-se um período de cinco dias para a conciliação de valores.

A fórmula de cálculo definida no Anexo II do Contrato de Concessão para compensação financeira pelo cumprimento de obrigações de serviço público, compreende não só uma componente relativa aos rendimentos e gastos da empresa – ‘componente de exploração’ –, que pode ser considerada de cobertura do défice gerado pela atividade operacional de serviço público, mas também uma componente relativa ao investimento (CAPEX) e variação de capital circulante – ‘componente de investimento’.

Tendo em conta o aumento significativo da componente de investimento (para responder de modo adequado às obrigações de serviço público) considerou-se impreterível aperfeiçoar e rever a política contabilística seguida, separando e diferenciando adequadamente o tratamento contabilístico da ‘componente de operação’, da remanescente componente de ‘investimento’.

A CARRIS, alterou em 2024 a política seguida, através da segregação do valor da COSP não tarifária prevista no Contrato de Concessão nas duas componentes seguintes:

- (i) **Componente de exploração**, a afetar à cobertura do défice de atividade operacional e à remuneração da CARRIS, registada diretamente como um subsídio à exploração da empresa, afetando positivamente o seu resultado;
- (ii) **Componente de investimento**, correspondente ao diferencial entre o valor da COSP não tarifária atribuída em cada ano pelo Município e a componente de exploração, a afetar ao investimento realizado para cumprimento das obrigações de serviço público. Esta componente é registada como um subsídio ao investimento (reconhecido em Capital Próprio, na rubrica de Ajustamentos/Outras Variações no Capital Próprio, no momento do seu recebimento), sendo transferida para rendimento ao longo do período determinado em conformidade com a média de anos de depreciação do investimento realizado em cada ano e desde 2017 (início do contrato de concessão celebrado com o Município), de forma a balancear com os custos associados ao investimento (nomeadamente as depreciações).

O Relatório de execução do contrato de concessão de 2024 enviado pela CARRIS à Câmara Municipal de Lisboa no dia 12 de agosto de 2025 apresenta um COSP de 2024 total (tarifário e não tarifário) no

montante de 51 186 933€ (acrescido IVA na componente tarifária, perfazendo um total de 51 325 486€). Este cálculo considera um ajustamento relativo os subsídios ao investimento recebidos naquele ano, no montante de cerca de 24 milhões de euros, expurgando os mesmos por forma a acautelar-se uma eventual sobrecompensação. Por despacho da Direção de Mobilidade da CML (DMM) de 2 de outubro de 2025, o Concedente apresenta um valor de COSP de 75 147 016€ (que inclui os subsídios ao investimento recebidos), contudo e no seguimento do acima descrito, aprovou o pagamento do valor comunicado pela CARRIS de 51 325 486 euros. Considerando que o contrato de concessão em vigor termina em 31 de dezembro de 2028, é intenção do concedente e da CARRIS preparar um novo contrato, estando o formato atual a ser objeto de análise com o apoio de consultores externos, para preparação do modelo de compensação das obrigações de serviço público, de forma a refletir a evolução da CARRIS.

Refere-se que, conforme tem sido procedimento desde 2017, a CARRIS efetua o reconhecimento como rédito quando as compensações lhe são comunicadas nos termos previstos contratualmente, motivo pelo qual o valor da COSP não tarifária de 2024, foi contabilizada nas demonstrações financeiras de 2025 na altura em que recebeu o despacho da DMM da CML em 2 de outubro de 2025, estando a contabilização do COSP de 2024 refletida de forma consistente com a política contabilística descrita na presente nota a qual foi alterada (e reexpressa retroativamente) nas demonstrações financeiras do exercício de 2024.

A CARRIS reconhece como rédito uma estimativa da componente de compensações tarifárias decorrentes da prática de tarifas bonificadas pela CML para determinados grupos da população, calculada com base nos perfis de utilizadores e vendas de passes para os segmentos alvo.

4.2.10 Imposto sobre o rendimento

O imposto sobre o rendimento do exercício registado na demonstração dos resultados corresponde à soma dos impostos correntes com os impostos diferidos. Os impostos correntes e os impostos diferidos são registados em resultados, salvo quando os impostos diferidos se relacionam com itens registados diretamente no capital próprio, caso em que são registados no capital próprio.

O imposto corrente a pagar é calculado com base no lucro tributável. O lucro tributável difere do resultado contabilístico, uma vez que exclui diversos gastos e rendimentos que apenas serão dedutíveis ou tributáveis em outros exercícios, bem como gastos e rendimentos que nunca serão dedutíveis ou tributáveis.

Os impostos diferidos referem-se às diferenças temporárias entre os montantes dos ativos e passivos para efeitos de relato contabilístico e os respetivos montantes para efeitos de tributação. Os ativos e os passivos por impostos diferidos são mensurados utilizando as taxas de tributação que se espera estarem em vigor à data da reversão das correspondentes diferenças temporárias, com base nas taxas de tributação (e legislação fiscal) que estejam formalmente emitidas na data de relato.

Os passivos por impostos diferidos são reconhecidos para todas as diferenças temporárias tributáveis e os ativos por impostos diferidos são reconhecidos para as diferenças temporárias dedutíveis para as quais existem expectativas razoáveis de lucros fiscais futuros suficientes para utilizar esses ativos por impostos diferidos, ou diferenças temporárias tributáveis que se revertam no mesmo período de reversão

das diferenças temporárias dedutíveis. Em cada data de relato é efetuada uma revisão dos ativos por impostos diferidos, sendo os mesmos ajustados em função das expectativas quanto à sua utilização futura.

A Empresa apenas reconhece ativos por impostos diferidos quando tem um elevado grau de certeza de vir a obter lucros tributáveis futuros que permitam a utilização dos referidos gastos na obtenção de um benefício económico futuro. Assim, tendo em consideração o prescrito na Estrutura Conceptual do SNC, de que apenas deve ser reconhecido um ativo quando existir a certeza de vir a ocorrer um benefício económico futuro para a entidade, e, mantendo a consistência do que tem vindo a ser a política contabilística seguida, a Empresa optou por não reconhecer ativos por impostos diferidos, por não possuir garantia de vir a obter lucros tributáveis futuros que permitam a utilização dos referidos gastos na obtenção de um benefício económico futuro (poupança fiscal).

4.2.11 Provisões

As provisões são registadas quando a Empresa tem uma obrigação presente (legal ou construtiva) resultante dum acontecimento passado, seja provável que para a liquidação dessa obrigação ocorra uma saída de recursos e o montante da obrigação possa ser estimado com fiabilidade.

O montante das provisões registadas consiste na melhor estimativa, na data de relato, dos recursos necessários para liquidar a obrigação. Tal estimativa, revista em cada data de relato, é determinada tendo em consideração os riscos e incertezas associados a cada obrigação, podendo originar aumento ou diminuição do valor das provisões, por contrapartida dos resultados do período.

Os passivos contingentes não são reconhecidos nas demonstrações financeiras, sendo divulgados sempre que a possibilidade de existir uma saída de recursos (benefícios económicos) não seja remota. Os ativos contingentes não são reconhecidos nas demonstrações financeiras, sendo divulgados quando for provável a existência de um influxo económico futuro de recursos.

4.2.12 Benefícios pós-emprego

Plano de benefícios definidos

A Empresa tem um plano de benefícios definidos para complemento de pensões de reforma por velhice, invalidez e pensões de sobrevivência. As responsabilidades da Empresa relacionadas com este plano são determinadas através do método da unidade de crédito projetada, sendo as respetivas avaliações atuariais efetuadas em cada data de relato, de modo a conhecer o valor das responsabilidades na data do balanço e o gasto com pensões a registar no exercício.

A responsabilidade associada aos benefícios garantidos reconhecida no balanço representa o valor presente da correspondente obrigação, ajustado por ganhos e perdas atuariais e pelo gasto dos serviços passados não reconhecidos.

Os ganhos e perdas atuariais são reconhecidos anualmente por contrapartida de Resultados Transitados.



4.2.13 Regime do acréscimo (periodização económica)

A Empresa regista os seus rendimentos e gastos de acordo com o regime contabilístico do acréscimo, pelo qual os rendimentos e gastos são reconhecidos à medida que são gerados, independentemente do momento do respetivo recebimento ou pagamento. As diferenças entre os montantes recebidos e pagos e os correspondentes rendimentos e gastos gerados são registadas como ativos ou passivos.

4.2.14 Acontecimentos após a data do balanço

Os acontecimentos após a data do balanço que proporcionam informação adicional sobre condições que existiam à data do balanço ("*adjusting events*" ou acontecimentos após a data do balanço que dão origem a ajustamentos) são refletidos nas demonstrações financeiras. Os eventos após a data do balanço que proporcionam informação sobre condições ocorridas após a data do balanço ("*non adjusting events*" ou acontecimentos após a data do balanço que não dão origem a ajustamentos) são divulgados nas demonstrações financeiras, se forem considerados materiais.

4.3 Juízos de valor críticos e principais fontes de incerteza associadas a estimativas

Na preparação das demonstrações financeiras anexas foram efetuados juízos de valor e estimativas e utilizados diversos pressupostos que afetam as quantias relatadas de ativos e passivos, assim como as quantias relatadas de rendimentos e gastos do período.

As estimativas e os pressupostos subjacentes foram determinados por referência à data de relato com base no melhor conhecimento existente à data de aprovação das demonstrações financeiras dos eventos e transações em curso, assim como na experiência de eventos passados e/ou correntes. Contudo, poderão ocorrer factos e circunstâncias, em períodos subsequentes que, não sendo previsíveis à data de aprovação das demonstrações financeiras, não foram consideradas nessas estimativas, conduzindo à sua revisão, pelo que os resultados reais futuros poderão diferir das estimativas efetuadas. As alterações às estimativas que ocorram posteriormente à data das demonstrações financeiras serão corrigidas de forma prospetiva.

Os principais juízos de valor e estimativas efetuadas na preparação das demonstrações financeiras anexas estão relacionados com:

- a) Vidas úteis dos ativos fixos tangíveis e intangíveis;
- b) Registo de perdas de imparidade em ativos correntes;
- c) Constituição de provisões;
- d) Responsabilidades com benefícios de reforma;
- e) Rédito a reconhecer até à comunicação definitiva pela TML;
- f) Valor a receber da CML relativo à COSP.



5. CAIXA E SEUS EQUIVALENTES

Para efeitos da demonstração de fluxos de caixa, a rubrica de “Caixa e seus Equivalentes” inclui numerário e depósitos bancários imediatamente mobilizáveis e outras aplicações de curto prazo.

A rubrica de “Caixa e Depósitos Bancários” é constituída pelos seguintes saldos, em 31 de dezembro de 2025 e 2024:

	2025	2024
Numerário	9.667,26	8.908,35
Depósitos bancários imediatamente mobilizáveis	3.585.117,85	2.610.727,17
Outras aplicações (CEDIC)	55.000.000,00	42.000.000,00
	<u>58.594.785,11</u>	<u>44.619.635,52</u>

Os montantes totais incluídos em “Outras Aplicações” referem-se a aplicações em Certificados Especiais de Dívida de Curto Prazo (CEDIC).

A 31 de dezembro de 2025 todos os saldos de caixa e seus equivalentes encontram-se disponíveis para uso.

A demonstração de fluxos de caixa é preparada segundo o método direto, através do qual são divulgados os recebimentos e pagamentos de caixa brutos em atividades operacionais, de investimento e de financiamento.

A Empresa classifica os juros e dividendos pagos como atividades de financiamento e os juros e os dividendos recebidos como atividades de investimento.

Em 31 de dezembro de 2025, o valor reconhecido na demonstração de fluxos de caixa em “Outros recebimentos/pagamentos” inclui o montante de € 5,3 milhões referente a pedidos de reembolso de IVA pagos pela Autoridade Tributária no decurso do período.

6. ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS

Durante os exercícios findos em 2025 e 2024 o movimento ocorrido na quantia escriturada dos ativos fixos tangíveis, bem como nas respectivas depreciações acumuladas e perdas por imparidade acumuladas, foi o seguinte:

2025

	Terrenos e Recursos Naturais	Edifícios e Outras Construções	Equipamento Básico	Equipamento Transporte	Equipamento Administrativo	Outros Ativos Fixos Tangíveis	Ativos Fixos Tangíveis Em Curso	Total
Ativos								
Saldo Inicial	38.641.817,64	160.423.207,84	331.374.472,28	2.456.295,67	9.976.860,33	20.717.328,50	4.415.763,82	568.005.746,08
Aquisições	-	1.481.400,24	1.775.395,49	211.064,61	189.970,32	241.256,60	2.511.516,58	6.410.603,84
Outras transferências	-	-	-	-	-	-	156.023,73	156.023,73
Alienações	-	-	-	-38.110,61	-14.863,04	-1.138,20	-	-54.111,85
Transferências	-	1.671.400,46	1.447.826,70	54.009,76	10.157,97	321.863,24	-3.694.421,86	-189.163,73
Abates	-	-64.500,00	-2.902.389,15	-	-98.260,06	-38.869,25	-	-3.104.018,46
Revalorizações	-787.862,00	4.174.018,98	-	-	-	-	-	3.386.156,98
Saldo	37.853.955,64	167.685.527,52	331.695.305,32	2.683.259,43	10.063.865,52	21.240.440,89	3.388.882,27	574.611.236,59
Saldo Inicial	-	135.157.498,44	239.128.159,86	2.261.767,04	9.185.746,29	18.738.177,94	-	404.471.349,57
Depreciações do exercício (Nota 23)	-	3.442.787,73	16.320.963,03	194.500,82	388.269,10	874.054,96	-	21.220.575,64
Alienações	-	-	-	-38.110,61	-12.938,77	-682,92	-	-51.732,30
Abates	-	-64.500,00	-2.901.050,41	0,00	-98.177,71	-38.869,25	-	-3.102.597,37
Saldo	-	138.535.786,17	252.548.072,48	2.418.157,25	9.462.898,91	19.572.680,73	-	422.537.595,54
Ativos Líquidos	37.853.955,64	29.149.741,35	79.147.232,84	265.102,18	600.966,61	1.667.760,16	3.388.882,27	152.073.641,05

2024

	Terrenos e Recursos Naturais	Edifícios e Outras Construções	Equipamento Básico	Equipamento Transporte	Equipamento Administrativo	Outros Ativos Fixos Tangíveis	Ativos Fixos Tangíveis Em Curso	Total
Ativos								
Saldo Inicial	38.221.922,64	154.738.003,73	312.267.962,02	2.411.833,88	9.654.339,54	20.301.740,69	3.474.714,02	541.070.516,52
Aquisições	-	659.004,52	21.027.681,76	44.461,79	479.270,20	77.071,90	3.176.413,82	25.463.903,99
Outras transferências	-	-	-	-	-	-	844.200,00	844.200,00
Alienações	-	-	-	-	-13.565,56	-	-	-13.565,56
Transferências	-	891.776,42	992.428,75	-	-	351.158,85	-3.079.564,02	-844.200,00
Abates	-	-	-2.913.600,25	-	-143.183,85	-12.642,94	-	-3.069.427,04
Revalorizações	419.895,00	4.134.423,17	-	-	-	-	-	4.554.318,17
Saldo	38.641.817,64	160.423.207,84	331.374.472,28	2.456.295,67	9.976.860,33	20.717.328,50	4.415.763,82	568.005.746,08
Saldo Inicial	-	132.428.191,80	225.135.500,27	2.051.159,58	8.634.092,69	17.757.299,57	-	386.006.243,91
Depreciações do exercício (Nota 23)	-	2.729.306,64	16.819.011,82	210.607,46	707.397,01	989.507,71	-	21.455.830,64
Alienações	-	-	-	-	-12.814,36	-	-	-12.814,36
Abates	-	-	-2.826.352,23	-	-142.929,05	-8.629,34	-	-2.977.910,62
Saldo	-	135.157.498,44	239.128.159,86	2.261.767,04	9.185.746,29	18.738.177,94	-	404.471.349,57
Ativos Líquidos	38.641.817,64	25.265.709,40	92.246.312,42	194.528,63	791.114,04	1.979.150,56	4.415.763,82	163.534.396,51

As adições verificadas no decorrer do período de 2025, referem-se sobretudo a obras de melhoria nas instalações da Empresa, tendo em vista a adaptação às necessidades operacionais e administrativas da mesma e a melhoria das condições de trabalho.

Os edifícios e outras construções implantadas em propriedade alheia têm o valor líquido contabilístico de € 2.548.378,96 (€ 2.166.404,21 em 2024) e respeitam essencialmente às instalações da Empresa situadas na Pontinha e na Alta de Lisboa.

Os ativos fixos tangíveis são depreciados de acordo com o método das quotas constantes, sendo registada uma quota integral no ano de aquisição e não sendo praticada qualquer quota no ano do abate se o bem ainda se encontrar em curso de depreciação durante a vida útil estimada.

As depreciações do exercício, no montante de € 21.220.575,64 (Nota 23) (€ 21.455.830,64 em 2024), foram registadas nas seguintes rubricas:

	2025	2024
Edifícios e Outras Construções	3.442.787,73	2.729.306,64
Equipamento Básico	16.320.963,03	16.819.011,82
Equipamento Transporte	194.500,82	210.607,46
Equipamento Administrativo	388.269,10	707.397,01
Outros Ativos Fixos Tangíveis	874.054,96	989.507,71
	<u>21.220.575,64</u>	<u>21.455.830,64</u>

O detalhe dos custos históricos de aquisição de ativos fixos tangíveis e correspondentes valores de revalorização em 31 de dezembro de 2025 e 2024, líquidos de depreciações e perdas por imparidade acumuladas, é o seguinte:

	2025		
	Excedente		
	Custo Histórico	Revalorização (a)	Valor Revalorizado
Terrenos e Recursos Naturais	1.880.216,42	35.973.739,22	37.853.955,64
Edifícios e Outras Construções	9.721.453,79	19.428.287,56	29.149.741,35
Equipamento Básico	79.147.232,84	-	79.147.232,84
Equipamento Transporte	265.102,18	-	265.102,18
Equipamento Administrativo	600.966,61	-	600.966,61
Outros Ativos Fixos Tangíveis	1.667.760,16	-	1.667.760,16
	<u>93.282.732,00</u>	<u>55.402.026,78</u>	<u>148.684.758,78</u>

(a) Inclui as reavaliações efetuadas ao abrigo de diplomas legais e reavaliações livres, efetuadas até 31/12/2025.



	2024		
	Custo Histórico	Excedente Revalorização (b)	Valor Revalorizado
Terrenos e Recursos Naturais	1.880.216,42	36.761.601,22	38.641.817,64
Edifícios e Outras Construções	7.909.030,54	17.356.678,86	25.265.709,40
Equipamento Básico	92.244.991,82	1.320,60	92.246.312,42
Equipamento Transporte	194.528,63	-	194.528,63
Equipamento Administrativo	791.114,04	-	791.114,04
Outros Ativos Fixos Tangíveis	1.979.150,56	-	1.979.150,56
	104.999.032,01	54.119.600,68	159.118.632,69

(b) Inclui as reavaliações efetuadas ao abrigo de diplomas legais e reavaliações livres, efetuadas até 31/12/2024.

Não foi apurada qualquer perda por imparidade em qualquer dos períodos.

7. LOCAÇÕES

Locações financeiras

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024 a Empresa não mantinha quaisquer contratos de locação financeira.

Locações operacionais

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024 a Empresa era locatária em contratos de locação operacional relacionados com viaturas ligeiras.

O gasto relacionado com locações operacionais reconhecido nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2025 e 2024 é detalhado conforme se segue:

	Gasto do período	
	2025	2024
Pagamentos mínimos	216.356,23	197.094,78

8. ATIVOS INTANGÍVEIS

Durante os exercícios findos em 31 de dezembro de 2025 e 2024 o movimento ocorrido na quantia escriturada dos ativos intangíveis, bem como nas respectivas amortizações acumuladas e perdas por imparidade, foi o seguinte:

	2025		
	Programas de computador	Ativos Intangíveis em curso	Total
Ativos			
Saldo Inicial	12.268.828,01	318.968,73	12.587.796,74
Aquisições	16.227,75	148.150,00	164.377,75
Outras transferências	-	-156.023,73	-156.023,73
Alienações	-	-	-
Transferências e outras reclassificações	189.163,73	-	189.163,73
Abates	-	-	-
Revalorizações	-	-	-
Saldo	12.474.219,49	311.095,00	12.785.314,49
Amortizações Acumuladas e Perdas por Imparidade			
Saldo Inicial	11.516.219,63	-	11.516.219,63
Amortizações do período (Nota 23)	539.672,21	-	539.672,21
Abates	-	-	-
Saldo	12.055.891,84	-	12.055.891,84
Ativos Líquidos	418.327,65	311.095,00	729.422,65

	2024		
	Programas de computador	Ativos Intangíveis em curso	Total
Ativos			
Saldo Inicial	11.424.628,01	1.000.223,73	12.424.851,74
Aquisições	-	162.945,00	162.945,00
Outras transferências		-844.200,00	-844.200,00
Alienações	-	-	-
Transferências e outras reclassificações	844.200,00		844.200,00
Abates	-	-	-
Revalorizações	-	-	-
Saldo	12.268.828,01	318.968,73	12.587.796,74
Amortizações Acumuladas e Perdas por Imparidade			
Saldo Inicial	11.031.864,37	-	11.031.864,37
Amortizações do período (Nota 23)	484.355,26	-	484.355,26
Abates	-	-	-
Saldo	11.516.219,63	-	11.516.219,63
Ativos Líquidos	752.608,38	318.968,73	1.071.577,11

9. PARTICIPAÇÕES FINANCEIRAS – MÉTODO DE EQUIVALÊNCIA PATRIMONIAL

Durante os exercícios findos em 31 de dezembro de 2025 e 2024, o movimento ocorrido na rubrica “Participações Financeiras – Método de Equivalência Patrimonial” foi o seguinte:

	2025	2024
Participações financeiras		
Saldo inicial	7.735.205,34	6.767.962,01
Variação - Método de equivalência patrimonial	-366.462,00	967.243,33
Saldo final	7.368.743,34	7.735.205,34

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, a Empresa evidenciava os seguintes investimentos em subsidiárias e associadas:

2025									
	Sede	Ativo	Passivo	Capital Próprio	Total de rendimentos	Resultado líquido	% detida	Saldo de Balanço	Proporção no Resultado
Subsidiárias:									
Carristur (a)	Lisboa	10.556.113,72	3.187.370,38	7.368.743,34	10.892.812,54	-413.410,88	100,00	7.368.743,34	-366.462,00
Empresas associadas:									
Publicarris - Publicidade na CCFL (a)	Amadora	2.094.918,51	2.730.303,75	-635.385,24	1.757.126,90	64.571,09	45,00	-	-
								7.368.743,34	-366.462,00

(a) Valores baseados nas demonstrações financeiras não aprovadas em 31 de dezembro de 2025.

2024									
	Sede	Ativo	Passivo	Capital Próprio	Total de rendimentos	Resultado líquido	% detida	Saldo de Balanço	Proporção no Resultado
Subsidiárias:									
Carristur (b)	Lisboa	10.542.669,63	2.807.464,29	7.735.205,34	12.666.613,26	967.243,33	100,00	7.735.205,34	967.243,33
Empresas associadas:									
Publicarris - Publicidade na CCFL (b)	Amadora	2.148.876,00	2.848.833,00	-699.956,00	1.674.922,00	54.368,00	45,00	-	-
								7.735.205,34	967.243,33

(b) Valores baseados nas demonstrações financeiras não aprovadas em 31 de dezembro de 2024.

10. IMPOSTOS SOBRE RENDIMENTO

De acordo com a legislação em vigor, as declarações fiscais estão sujeitas a revisão e correção por parte das autoridades fiscais durante um período de quatro anos (cinco anos para a Segurança Social), exceto quando se verifiquem prejuízos fiscais, tenham sido concedidos benefícios fiscais, ou estejam em curso inspeções, reclamações ou impugnações, casos estes em que, dependendo das circunstâncias, os prazos são alargados ou suspensos.

A Empresa encontra-se sujeita ao Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas (IRC), aplicando uma taxa de 20% sobre a matéria coletável em 2025. Com a entrada em vigor da Lei n.º 73-A/2025, de 30 de dezembro, que aprovou o Orçamento do Estado para 2026, a taxa aplicável a partir de 2026 passou a ser de 19%.

Nos termos do artigo 88.º do código do IRC, a Empresa encontra-se sujeita adicionalmente a tributações autónomas sobre um conjunto de encargos às taxas previstas no mencionado artigo.



O gasto com impostos sobre o rendimento em 31 de dezembro de 2025 e 2024 é detalhado conforme se segue:

	2025	2024
Imposto corrente e ajustamentos:		
Imposto corrente do período	32.376,53	17.608,82
Impostos diferidos:		
Impostos diferidos decorrentes de reavaliações livres e legais efetuadas nos ativos fixos tangíveis	-442.555,08	-345.677,53
Impostos diferidos decorrentes de provisões	-	451.055,70
Gasto com impostos sobre o rendimento	-410.178,55	122.986,99

	2025	2024
Resultado antes de impostos	244.627,82	673.502,90
Gasto com impostos sobre o rendimento apurado à taxa de 21,5% (22,5% em 2024)	52.594,98	151.538,15
Tributações autónomas	32.376,53	17.608,82
Reporte de prejuízos fiscais	-52.594,98	-151.538,15
Diferenças temporárias:		
Impostos diferidos decorrentes de reavaliações livres e legais efetuadas nos ativos fixos tangíveis (depreciação)	-442.555,08	-345.677,53
Impostos diferidos decorrentes de provisões	-	451.055,70
Gasto com impostos sobre o rendimento	-410.178,55	122.986,99

Impostos diferidos

No que respeita às reavaliações efetuadas sobre os terrenos, e para efeitos do cálculo e registo do correspondente passivo por imposto diferido, foi considerada a base fiscal atualizada por coeficientes de atualização monetária dos terrenos reportada a 31 de dezembro de 2025, tendo-se utilizado para o efeito uma taxa agregada de imposto de 20,5%.

No cálculo efetuado relativamente aos ativos objetos de reavaliações legais, considerou-se o efeito da não dedução fiscal de 40% das reavaliações efetuadas, em conformidade com o Decreto-Lei n.º 118-B/86.

O movimento ocorrido nos passivos por impostos diferidos nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2025 e 2024 é como segue:

	Passivos por impostos diferidos	
	2025	2024
Saldo inicial	10.473.249,33	10.336.379,49
Efeito em resultados:		
Diferenças derivadas de mensurações de justo valor:		
Reavaliações livres de terrenos e edifícios	-436.057,04	-336.406,97
Diferenças entre a base fiscal e a base contabilística de ativos fixos tangíveis registados no custo considerado à data de transição (que foram objeto de reavaliações legais)	-6.498,04	-9.270,56
	-442.555,08	-345.677,53
Efeito em reservas e capital próprio:		
Diferenças derivadas de mensurações de justo valor:		
Reavaliações livres de terrenos e edifícios	201.259,11	482.547,37
	201.259,11	482.547,37
Saldo final	10.231.953,36	10.473.249,33

A empresa optou por não reconhecer quaisquer ativos por impostos diferidos, nomeadamente relacionados com benefícios pós emprego, provisões e prejuízos fiscais, por não possuir garantia de vir a obter lucros tributáveis futuros que permitam a utilização dos referidos gastos na obtenção de um benefício económico futuro (poupança fiscal).

11. OUTROS INVESTIMENTOS FINANCEIROS

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024 a rubrica “Outros Investimentos Financeiros” apresentava a seguinte composição:

	2025	2024
Não correntes:		
Títulos da dívida pública depositados em Instituições de Crédito	338.596,85	338.596,85
Títulos da dívida pública em carteira	10.250,55	10.250,55
Depósitos em numerário à ordem do Juiz	723.063,18	723.063,18
Perdas por imparidades de outros investimentos financeiros	-1.195,50	-
	<u>1.070.715,08</u>	<u>1.071.910,58</u>
Fundo de compensação do trabalho (FCT)	376.960,33	376.960,33
Participações financeiras – método do custo	15.000,00	15.000,00
	<u>1.462.675,41</u>	<u>1.463.870,91</u>

Em 2025, o montante de € 1.070.715,08 (€ 1.071.910,58 em 2024) respeita a títulos da dívida pública detidos pela Empresa e a depósitos em numerário à ordem do Juiz para garantir pensões de acidentes de trabalho, de que a Empresa foi auto-seguradora, até 8 de janeiro de 1999.

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, o valor de € 15.000,00 em “Participações financeiras” refere-se à participação na Empresa OPT - Optimização e Planeamento de Transportes, S.A.

12. INVENTÁRIOS

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, os inventários da Empresa eram detalhados conforme se segue:

	2025			2024		
	Quantia bruta	Perdas por imparidade	Quantia líquida	Quantia bruta	Perdas por imparidade	Quantia líquida
Mercadorias	73.265,30	-	73.265,30	70.883,08	-	70.883,08
Matérias-primas, subsidiárias e de consumo	5.310.508,69	18.102,02	5.292.406,67	4.652.649,86	18.092,98	4.634.556,88
	<u>5.383.773,99</u>	<u>18.102,02</u>	<u>5.365.671,97</u>	<u>4.723.532,94</u>	<u>18.092,98</u>	<u>4.705.439,96</u>

Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas e variação dos inventários de produção

O custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas reconhecido nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2025 e 2024 detalha-se conforme se segue:

	2025		
		MP, subsid.	
	Mercadorias	consumo	Total
Saldo inicial	70.883,08	4.652.649,86	4.723.532,94
Compras	13.924,17	20.928.457,22	20.942.381,39
Regularizações	-330,94	-5.981,41	-6.312,35
Saldo final	73.265,30	5.310.508,69	5.383.773,99
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	11.211,01	20.264.616,98	20.275.827,99

	2024		
		MP, subsid.	
	Mercadorias	consumo	Total
Saldo inicial	72.265,08	2.093.619,92	2.165.885,00
Compras	14.455,11	19.312.343,62	19.326.798,73
Regularizações	-1.582,62	-	-1.582,62
Saldo final	70.883,08	4.652.649,86	4.723.532,94
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	14.254,49	16.753.313,68	16.767.568,17

Perdas por imparidade

No exercício findo em 31 de dezembro de 2025 encontram-se registadas perdas por imparidade acumuladas de inventários no montante de € 18.102,02 (€ 18.092,98. em 2024).

13. CLIENTES E OUTROS CRÉDITOS A RECEBER

As categorias de ativos financeiros correntes em 31 de dezembro de 2025 e 2024 são detalhadas conforme se segue:

ATIVOS FINANCEIROS	2025			2024		
	Montante bruto	Perdas por imparidade acumuladas	Montante líquido	Montante bruto	Perdas por imparidade acumuladas	Montante líquido
Ativos financeiros ao custo amortizado menos perdas por imparidade:						
Clientes	1.582.846,57	-	1.582.846,57	1.961.148,70	-	1.961.148,70
Outros créditos a receber	20.409.892,98	84.074,29	20.325.818,69	16.997.745,77	84.074,29	16.913.671,48
	<u>21.992.739,55</u>	<u>84.074,29</u>	<u>21.908.665,26</u>	<u>18.958.894,47</u>	<u>84.074,29</u>	<u>18.874.820,18</u>

A rubrica “Outros Créditos a Receber”, à data de 31 de dezembro de 2025 e 2024, inclui as seguintes verbas:

	2025	2024
Operadores de transportes	3.859.519,94	3.576.397,66
Vendas de dezembro	400.499,10	629.844,97
Subsídios por receber	12.575.376,29	8.660.019,85
Pagamentos por conta CML	2.441.594,42	2.309.211,64
Outros	1.132.903,23	1.822.271,65
	<u>20.409.892,98</u>	<u>16.997.745,77</u>

O saldo da rubrica “Pagamentos por conta – CML” regista os montantes recebidos no período por conta das compensações de serviço público, deduzidos dos valores em dívida relativos às compensações de serviço público apuradas. Em 31 de dezembro de 2025, o valor de € 2.441.594,42 refere-se à COSP Tarifária de 2025 (Nota 20), que se encontra por receber.



14. INSTRUMENTOS DE CAPITAL PRÓPRIO

Capital Social:

Em 31 de dezembro de 2025 o Capital subscrito e realizado da Empresa corresponde a 15.734.800 ações ordinárias nominativas com o valor nominal de € 5,00 cada, sendo detido a 100% pelo Município de Lisboa.

Por deliberação do seu Acionista, datada de 14 de abril de 2025, o Resultado Líquido do exercício findo em 31 de dezembro de 2024, foi transferido para Resultados Transitados.

Excedentes de Revalorização:

O movimento na rubrica de “Excedentes de Revalorização” no exercício findo em 31 de dezembro de 2025 foi conforme se segue:

	Excedente de revalorização ativos fixos tangíveis
Saldo no início do período	43.749.357,58
Revalorizações do período (Nota 6)	3.386.156,98
Realização de reservas	-2.028.172,27
Impostos diferidos (Nota 10)	241.295,97
Saldo no final do período	45.348.638,26

A Empresa procedeu em anos anteriores à revalorização dos seus ativos fixos ao abrigo da legislação aplicável, nomeadamente:

- Decreto-Lei n.º 430/78, de 27 de dezembro
- Decreto-Lei n.º 219/82, de 2 de junho
- Decreto-Lei n.º 399-G/84, de 28 de dezembro
- Decreto-Lei n.º 118-B/86, de 27 de maio
- Decreto-Lei n.º 111/88, de 2 de abril
- Decreto-Lei n.º 49/91 de 25 de janeiro
- Decreto-Lei n.º 264/92, de 24 de novembro
- Decreto-Lei n.º 31/98, de 11 de fevereiro.

Como resultado das revalorizações efetuadas (as quais fazem parte integrante do custo considerado dos bens sobre os quais incidiram estas reavaliações), as depreciações do exercício findo em 2025 foram aumentadas em € 75.558,61. Deste montante, 40% não é aceite como custo para efeitos de

determinação da matéria coletável em sede de imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas (IRC).

Subsídios do Governo:

Os subsídios do Governo apenas são reconhecidos quando existe uma certeza razoável de que a Empresa irá cumprir com as condições de atribuição dos mesmos e de que os mesmos irão ser recebidos.

Os subsídios do Governo associados à aquisição ou produção de ativos não correntes são inicialmente reconhecidos no Capital Próprio, na rubrica de “Outras variações no capital próprio”, sendo subsequentemente imputados numa base sistemática (proporcionalmente às depreciações dos ativos subjacentes) como rendimentos do exercício durante as vidas úteis dos ativos com os quais se relacionam.

Durante os exercícios findos em 31 de dezembro de 2025 e 2024 a Empresa registou os valores relacionados com subsídios:

	2025	2024
Fornecedores:		
Subsídios relacionados com ativos:		
Montante atribuído no ano	1.543.058,16	25.385.009,90
Rédito do período	-2.616.276,07	-3.363.479,60
Ajustamento de subsídios	519.299,49	-4.406.412,69
	-553.918,42	17.615.117,61
Subsídios COSP:		
Montante atribuído no ano	15.995.094,45	33.055.395,00
Rédito do período	-16.840.269,57	-15.063.036,85
Ajustamento de subsídios	-1.867.907,49	-6.317.253,26
	-2.713.082,61	11.675.104,89
	-3.267.001,03	29.290.222,50

Distribuição de dividendos:

De acordo com a legislação vigente em Portugal, os incrementos decorrentes da aplicação do justo valor através de componentes do Capital Próprio, incluindo os da sua aplicação através do Resultado Líquido do período, apenas relevam para poderem ser distribuídos aos acionistas/sócios quando os elementos

ou direitos que lhes deram origem sejam alienados, exercidos, extintos, liquidados ou quando se verifique o seu uso, no caso de ativos fixos tangíveis e intangíveis.

15. PROVISÕES E PASSIVOS CONTINGENTES

A evolução das provisões nos períodos findos em 2025 e 2024 é detalhada conforme se segue:

	2025				
	Saldo inicial	Aumentos	Reversões	Utilizações	Saldo final
Processos judiciais em curso	1.460.112,91	1.148.064,24	747.532,03	169.463,70	1.691.181,42
Acidentes de trabalho e doenças profissionais	584.763,24	-	70.223,70	-	514.539,54
Outras provisões	3.733.320,20	-	984.201,44	-	2.749.118,76
	5.778.196,35	1.148.064,24	1.801.957,17	169.463,70	4.954.839,72

	2024				
	Saldo inicial	Aumentos	Reversões	Utilizações	Saldo final
Processos judiciais em curso	1.698.084,27	522.780,79	760.752,15	-	1.460.112,91
Acidentes de trabalho e doenças profissionais	591.938,12	-	7.174,88	-	584.763,24
Outras provisões	2.545.931,51	1.763.422,70	576.034,01	-	3.733.320,20
	4.835.953,90	2.286.203,49	1.343.961,04	-	5.778.196,35

Em 31 de dezembro de 2025 encontra-se registado o montante de € 1.691.181,42 (€ 1.460.112,91 em 2024) para fazer face a processos judiciais em curso e o montante de € 514.539,54 (€ 584.763,24 em 2024) para fazer face a responsabilidades inerentes às pensões de acidentes de trabalho, de que a Empresa foi auto-seguradora até 8 de janeiro de 1999.

Na rubrica de Outras provisões, encontra-se registado:

1. O montante de € 285.923,36 (€ 314.980,20 em 2024) para atender a um provável exfluxo de recursos resultantes da situação patrimonial negativa da empresa associada Publicarris;
2. O montante de € 2.300.000,00 (€ 3.245.333,91 em 2024) para fazer face a possíveis responsabilidades decorrentes da liquidação de proporcionais de férias e subsídio de férias relativo a trabalho suplementar e atividades complementares de anos anteriores;
3. O montante de € 163.195,40 (€ 173.006,09 em 2024) para atender a contingências decorrentes de sinistros rodoviários.

16. FORNECEDORES E OUTRAS CONTAS A PAGAR

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024 a rubrica de “Fornecedores” apresentava a seguinte composição:

	2025	2024
Fornecedores:		
Fornecedores c/c	7.046.910,89	8.590.360,57
Faturas em receção e conferência	2.372.219,67	2.185.985,53
Fornecedores de Investimento	1.158.019,86	1.027.635,34
	<u>10.577.150,42</u>	<u>11.803.981,44</u>

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, a rubrica de “Outras Dívidas a Pagar” apresentava a seguinte composição:

	2025	2024
Outras dívidas a pagar:		
Remunerações a liquidar	15.077.494,44	13.908.134,71
Outros credores por acréscimos de gastos	442.615,75	1.733.191,43
Outros credores	4.254.149,55	641.965,85
Pagamentos por conta – TML Gratuitidade	1.166.312,44	914.259,55
Compensação Navegante	4.905.151,79	7.633.029,57
Ajustamentos em subsídios	14.108.534,96	12.759.926,96
Acionistas/sócios	10.157,67	10.157,67
	<u>39.964.416,60</u>	<u>37.600.665,74</u>

A rubrica “Pagamentos por conta – TML Gratuitidade” inclui os montantes recebidos a título de pagamentos por conta no âmbito do acordo sobre a implementação de transporte coletivo gratuito no Município de Lisboa, para maiores de 65 anos, com domicílio fiscal em Lisboa.

Na rubrica de “Outros credores” encontra-se registado, em 2025, o montante de 3,7M€ relativo a reforço extraordinário de verbas “decorrente ainda dos impactos das medidas de combate à situação pandémica, de verba para apoio aos serviços públicos de transporte de passageiros, abrangidos pelo Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART), nos termos previstos no n.º 3 do artigo 169.º da Lei n.º 24-D/2022, de 30 de dezembro”. Este “financiamento” está sujeito à supervisão da AMT, que verificará se os montantes atribuídos “não representam uma sobrecompensação”.



17. ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024 as rubricas de “Estado e Outros Entes Públicos” apresentavam a seguinte composição:

	2025		2024	
	Ativo	Passivo	Ativo	Passivo
Imposto sobre o rendimento das pessoas coletivas				
Pagamentos por conta	-		1.759.814,42	
Estimativa de imposto (Nota 10)	-32.376,53		-17.608,82	
Retenções na Fonte	150.825,40		232.322,65	
Imposto sobre o rendimento das pessoas singulares		460.311,38		455.277,67
Imposto sobre o Valor Acrescentado	1.939.934,45		2.742.045,00	
Contribuições para a Segurança Social		1.627.641,20		1.415.675,25
Outros impostos		25.932,14		24.981,77
	<u>2.058.383,32</u>	<u>2.113.884,72</u>	<u>4.716.573,25</u>	<u>1.895.934,69</u>

Em 31 de dezembro de 2025 o montante inscrito na rubrica “Imposto sobre o Valor Acrescentado” refere-se a pedidos de reembolso de IVA solicitados para os meses de outubro a dezembro de 2025.

18. DIFERIMENTOS PASSIVOS

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024 as rubricas do passivo corrente “Diferimentos” apresentavam os seguintes saldos:

	2025	2024
Diferimentos	1.028.578,08	1.255.830,81

O montante inscrito nestas rubricas refere-se sobretudo ao diferimento do rendimento com as vendas de títulos de transporte, nomeadamente passes, cuja utilização ocorrerá no mês seguinte.



19. BENEFÍCIOS PÓS-EMPREGO

Benefícios pós-emprego – planos de benefícios definidos

A Empresa assumiu, em data anterior à sua municipalização, o compromisso de conceder aos seus empregados prestações pecuniárias a título de complemento de reforma por velhice e invalidez e pensões de sobrevivência.

A avaliação atuarial do valor presente da obrigação de benefícios definidos foi efetuada com referência a 31 de dezembro de 2025 e 2024 pela empresa Actuariado. O valor presente da obrigação de benefícios definidos, o custo dos serviços correntes e dos serviços passados foram mensurados através do método da unidade de crédito projetada.

Os principais pressupostos seguidos na avaliação atuarial atrás referida foram os seguintes:

	2025	2024
Idade normal de reforma	Variável	Variável
Pensões de reforma	Pagas 14 vezes ao ano	Pagas 14 vezes ao ano
Tábua de mortalidade	TV88/90 80%	TV88/90 80%
Tábua de invalidez	SR01 130%	SR01 130%
Tábua de Turnover	CARRIS	CARRIS
Taxa de desconto	4,50%	3,50%
Taxa de crescimento dos salários	3,00%	5,50% (2025) 2,60% (após 2025)
Taxa de crescimento das pensões	0,00%	0,00%

A entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 86-D/2016 de 30 de dezembro, alterado pela Lei n.º 107/2017 de 10 de novembro, veio proceder à transferência das responsabilidades relativas a complementos de pensões de reformados, pensionistas e trabalhadores no ativo à data de 31 de dezembro de 2016 para a Caixa Geral de Aposentações, conforme Decreto-Lei n.º 95/2017, de 10 de agosto.

O estudo atuarial para cálculo das responsabilidades com benefícios pós-emprego tem em conta as alterações decorrentes dos referidos diplomas legais, considerando que todas as variações estimadas nos benefícios pós-emprego decorrentes das alterações salariais verificadas após 31 dezembro 2016, bem como de novas admissões, são da responsabilidade da CARRIS.

O montante da responsabilidade associada aos planos de benefícios definidos em 31 de dezembro de 2025 e 2024 é detalhado conforme se segue:

	2025	2024
Valor presente da obrigação de benefícios definidos - sem fundo:		
Trabalhadores no ativo	25.500.101,34	20.460.064,60
Reformados	8.743.674,75	5.987.700,87
	<u>34.243.776,09</u>	<u>26.447.765,47</u>

O detalhe da população abrangida pelo estudo atuarial de 2025 e 2024 é o seguinte:

População	2025	2024
Ativos	2635	2504
Pensionistas	219	159

O montante registado como gasto, no período findo em 31 de dezembro de 2025, foi de € 2.662.899,76 (€ 2.417.054,24 em 2024) (Nota 22). Em 2025 foram ainda pagos complementos de reforma no montante de € 458.382,66 (€ 268.384,67 em 2024).

A evolução das responsabilidades da Empresa com pensões nos períodos de 2025 e 2024 tem a seguinte composição:

	2025	2024
Valor presente da obrigação no início do período	26.447.765,47	24.215.031,53
Custo dos serviços correntes	1.715.233,09	1.596.051,69
Pensões pagas	-458.382,66	-268.384,67
Custo dos juros	947.666,67	821.002,55
Ganhos e perdas atuariais	5.591.493,52	84.064,37
	<u>34.243.776,09</u>	<u>26.447.765,47</u>



20. RÉDITO

O rédito reconhecido pela Empresa em 2025 e 2024 é detalhado conforme se segue:

	2025		2024	
Vendas e serviços prestados				
Venda de bens	59.503,91		63.228,14	
Prestação de serviços e compensações tarifárias	<u>128.543.216,03</u>	128.602.719,94	<u>124.232.281,51</u>	124.295.509,65
Subsídios (inclui compensações não tarifárias atribuídas pela CML)		<u>33.006.367,39</u>		<u>30.570.357,32</u>
		<u>161.609.087,33</u>		<u>154.865.866,97</u>

Prestação de Serviços e compensações tarifárias:

	2025	2024
Serviço Público:	72.810.980,37	76.104.015,94
Autocarros	57.624.711,23	59.289.556,93
Elétricos	12.470.851,37	12.966.537,11
Ascensores	1.668.783,27	2.440.094,06
Carmo	1.046.634,50	1.407.827,84
Compensações tarifárias:	52.813.733,47	46.017.960,74
Compensações 4_18/sub23 e Social+ PART Fixo	21.537.289,52	14.179.281,94
COSP Tarifária	-	1.321.409,74
Compensações Gratuitidade	2.441.594,42	2.309.211,64
Compensação Navegante	2.771.162,92	2.660.559,24
Compensação passe antigo combatente	23.044.640,01	22.850.389,89
	3.019.046,60	2.697.108,29
Alugueres	426.547,47	510.465,41
Aluguer de espaços para publicidade	1.033.971,42	642.933,90
Cartões Títulos Transporte	695.265,08	746.278,76
Outras	762.718,22	210.626,76
	<u>128.543.216,03</u>	<u>124.232.281,51</u>



21. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

A rubrica de “Fornecimentos e Serviços Externos” nos exercícios de 2025 e 2024 é detalhada conforme se segue:

	2025	2024
Manutenção e reparação autocarros	6.611.814,87	15.361.314,34
Manutenção e reparação elétricos	2.036.123,40	2.492.631,75
Outras manutenções e reparações	3.198.480,46	3.008.201,76
Gasóleo, gasolina, gás e lubrificantes	3.005.521,02	2.502.412,79
Licenciamento de software	2.342.142,47	2.022.926,47
Comissões a intermediários	827.605,96	653.600,00
Seguros	3.071.569,20	3.075.683,40
Auditoria, consultoria e honorários	3.477.329,99	2.972.509,39
Limpeza material circulante e outros	1.914.034,73	1.682.798,73
Aluguer de pneus	965.324,00	906.970,00
Eletricidade	1.606.992,13	2.611.098,12
Comunicação	1.068.953,12	965.327,83
Vigilância e segurança	1.154.683,78	1.092.677,17
Outros fornecimentos e serviços externos	3.369.296,49	2.422.240,22
	<u>34.649.871,62</u>	<u>41.770.391,97</u>

Verifica-se em 2025 face a 2024 uma quebra acentuada nesta rubrica devido à incorporação da atividade de manutenção da CARRISBUS, fazendo com que os gastos nas rubricas “Manutenção e reparação” de Autocarros e Elétricos diminuam substancialmente.

22. GASTOS COM O PESSOAL

A rubrica de “Gastos com o pessoal” nos exercícios de 2025 e 2024 é detalhada conforme se segue:

	2025	2024
Remunerações dos órgãos sociais	401.194,08	386.226,16
Remunerações do pessoal	81.201.542,12	71.334.660,91
Benefícios pós-emprego:		
Benefícios definidos (Nota 19)	2.662.899,76	2.417.054,24
Rescisões	155.000,00	50.000,00
Encargos sobre remunerações	19.142.954,09	16.811.793,54
Seguros de acidentes de trabalho e doenças profissionais	994.966,34	873.374,56
Gastos de ação social	400.557,16	332.499,86
Outros	2.036.938,54	1.861.403,60
	<u>106.996.052,09</u>	<u>94.067.012,87</u>

O crescimento verificado decorre do efeito conjugado dos seguintes fatores: absorção dos trabalhadores da Carrisbus, ocorrida em dezembro 2024; atualizações salariais de 2025 e aumento do trabalho extraordinário para responder às necessidades de operação.

A rubrica “Remunerações dos órgãos sociais” inclui, em 2025, o montante de € 369.694,08 referente a remunerações do Conselho de Administração (€ 354.726,16 em 2024). O remanescente refere-se a remunerações do Conselho Fiscal, eleito por deliberação datada de 12 de março de 2024.

O número de efetivos em 31 de dezembro de 2025 e 2024 era, respetivamente, de 2.635 e 2.504.

23. GASTOS/REVERSÕES DE DEPRECIAÇÃO E AMORTIZAÇÃO

A decomposição da rubrica de “Gastos/Reversões de Depreciação e de Amortização” nos exercícios de 2025 e 2024 é conforme se segue:

	2025	2024
Ativos Fixos Tangíveis (Nota 6)	21.220.575,64	21.455.830,64
Ativos Intangíveis (Nota 8)	539.672,21	484.355,26
	<u>21.760.247,85</u>	<u>21.940.185,90</u>



24. OUTROS RENDIMENTOS

A decomposição da rubrica de “Outros rendimentos” nos exercícios de 2025 e 2024 é conforme se segue:

	2025	2024
Rendimentos suplementares:		
Indemnizações	560.440,35	589.346,68
Rendas e cedência instalações	607.496,89	616.913,82
Outros rendimentos suplementares	102.373,52	216.960,71
Rendimentos nos restantes ativos financeiros	18.362,96	21.634,84
Rendimentos em investimentos não financeiros	5.405,29	1.414,53
Reconhecimento de subsídios ao investimento (Nota 14)	2.616.276,07	3.363.479,60
Rendimento subsídios investimento - COSP	17.143.663,52	15.063.036,85
Outros	1.119.047,66	370.082,43
	<u>22.173.066,26</u>	<u>20.242.869,46</u>

A rubrica “Rendimentos nos restantes ativos financeiros” inclui, em 2025, o montante de € 4.117,08 referente a dividendos distribuídos pela empresa OPT - Optimização e Planeamento de Transportes, S.A. relativos ao exercício de 2024.

25. OUTROS GASTOS

A composição da rubrica de “Outros gastos” nos exercícios de 2025 e 2024 é conforme se segue:

	2025	2024
Impostos e taxas	226.015,93	173.644,31
Gastos e perdas em investimentos financeiros	-	13.560,61
Gastos em investimentos não financeiros	1.033,01	92.008,95
Quotizações	114.157,91	101.601,91
Insuficiência de estimativa para impostos	8.273,84	13.895,03
Outros	440.784,95	396.264,01
	<u>790.265,64</u>	<u>790.974,82</u>

26. JUROS E OUTROS RENDIMENTOS E GASTOS SIMILARES

Os gastos de financiamento reconhecidos em 2025 e 2024 foram os seguintes:

	2025	2024
Outros gastos de financiamento	85,07	-

Foram reconhecidos os seguintes juros e outros rendimentos similares em 2025 e 2024:

	2025	2024
Juros obtidos	413.313,74	582.000,83

27. PARTES RELACIONADAS

Durante o exercício de 2025 foram atribuídas remunerações aos membros do Conselho de Administração no montante de € 369.694,08 (€ 354.726,16 em 2024).

Relatório e Contas

No decurso dos exercícios de 2025 e 2024 foram efetuadas as seguintes transações com partes relacionadas:

	2025				
	Vendas de inventários	Serviços Prestados	Compras de inventários	Compras de ativos fixos	Serviços obtidos
Entidade que efetuou a operação:					
Subsidiárias					
Carristur – Inovação em Transportes Urbanos e Regionais, Sociedade Unipessoal, Lda.	2.080,25	909.726,73	468,00	-	835.207,49
Associadas					
Publicarris – Publicidade na CCFL, SA	-	878.563,45	-	-	-
Outras partes relacionadas:					
Carrisbus – Manutenção, Reparação e Transportes, SA (a)	-	14.505,98	6.977,46	-	-
	<u>2.080,25</u>	<u>1.802.796,16</u>	<u>7.445,46</u>	<u>-</u>	<u>835.207,49</u>

(a) Empresa detida pela Carristur.

Relatório e Contas

	2024				
	Vendas de inventários	Serviços Prestados	Compras de inventários	Compras de ativos fixos	Serviços obtidos
Entidade que efetuou a operação:					
Subsidiárias					
Carristur – Inovação em Transportes Urbanos e Regionais, Sociedade Unipessoal, Lda.	9.864,23	763.068,79	1.404,00	380.000,00	708.296,17
Associadas					
Publicarris – Publicidade na CCFL, SA		837.385,90			
Outras partes relacionadas:					
Carrisbus – Manutenção, Reparação e Transportes, SA (b)	105.121,10	1.546.093,42	2.297.371,28	328.559,84	11.336.933,42
	<u>114.985,33</u>	<u>3.146.548,11</u>	<u>2.298.775,28</u>	<u>708.559,84</u>	<u>12.045.229,59</u>

(b) Empresa detida pela Carristur.

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024 a Empresa apresentava os seguintes saldos com partes relacionadas:

	2025		2024	
	Contas a receber correntes	Contas a pagar correntes	Contas a receber correntes	Contas a pagar correntes
Subsidiárias:				
Carristur - Inovação em Transportes Urbanos e Regionais, Sociedade Unipessoal, Lda.	212.166,92	135.780,20	380.798,29	709.173,94
Associadas:				
Publicarris – Publicidade na CCFL, SA	253.979,69		193.363,47	-
Outras partes relacionadas:				
Carrisbus - Manutenção, Reparação e Transportes, SA	280,00	1.006.977,46	98.278,16	3.618.482,89
	<u>466.426,61</u>	<u>1.142.757,66</u>	<u>672.439,92</u>	<u>4.327.656,83</u>

28. SUBSÍDIOS E OUTROS APOIOS DE ENTIDADES PÚBLICAS

Durante os exercícios de 2025 e 2024 a Empresa beneficiou dos seguintes subsídios e outros apoios, e procedeu ao registo em rédito, conforme abaixo descrito:

	2025	
	Montante recebido	Rédito do período
CML - COSP não tarifária – 2024	48.877.721,84	
Exploração	-	32.882.627,39
Investimento	-	16.840.269,57
Programas Nacionais (investimento)	1.543.058,16	2.616.276,07
Outros		
Exploração	186.267,72	123.740,00
Investimento (acerto COSP2017-2022)	303.393,95	303.393,95
	<u>50.910.441,67</u>	<u>52.766.306,98</u>

	2024	
	Montante recebido	Rédito do período
CML - COSP não tarifária – 2023		
Exploração	-	28.921.066,39
Investimento	22.393.643,18	15.063.036,85
F.Ambiental (exploração)	1.518.300,00	1.518.300,00
Programas Nacionais (investimento)	27.185.009,90	3.363.479,60
Outros		
Exploração	169.095,12	130.990,93
Investimento	-	-
	<u>51.266.048,20</u>	<u>48.996.873,77</u>



Os outros subsídios à exploração detalham-se, conforme abaixo:

	2025	2024
Projeto Tangent	-1.638,18	45.930,51
Projeto Trips	-	5.653,26
Projeto Upper	26.854,68	32.893,73
Projeto Safebus	-	9.349,82
EIT KIC	29.960,31	-
Projeto VoxPop	-	24.608,32
Projeto CSS Boost	39.099,13	5.910,09
Projeto eDREAMS	-	1.845,20
Projeto E-Med	12.331,61	4.800,00
HUB Criativo Beato	15.323,03	-
IMT DATA4PT	1.809,42	-
	123.740,00	130.990,93

29. DIVULGAÇÕES EXIGIDAS POR DIPLOMAS LEGAIS

Honorários faturados pelo Revisor Oficial de Contas:

Contratualmente o Revisor Oficial de Contas tem direito a faturar € 33.000,00 relacionados com a revisão legal das contas de 2025. Durante o ano de 2025 foram faturados € 22.000,00 referentes ao período de 2024 e € 11.000 referentes ao período de 2025.

Despesas originadas pelas estruturas representativas dos trabalhadores:

Para efeito do disposto no despacho de Sua Excelência o Secretário de Estado do Tesouro, publicado na 2.^a série do D.R. n.º 151 de 3/7/80, as despesas originadas pelas estruturas representativas dos trabalhadores foram, nos exercícios de 2025 e 2024, as seguintes:



	2025	2024
Custo das Matérias Consumidas	33,85	12,89
Gastos com o Pessoal	577.432,77	570.291,31
Depreciações	114,60	299,65
	<u>577.581,22</u>	<u>570.603,85</u>

Houve, em média, dez e onze trabalhadores afetos a tempo inteiro a estas estruturas, em 2025 e 2024, respetivamente.

30. GARANTIAS

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, as garantias bancárias prestadas a favor de terceiros ascendiam a € 10.887,23.

	2025	2024
Garantias a favor de várias entidades	10.887,23	10.887,23
	<u>10.887,23</u>	<u>10.887,23</u>

31. OUTROS ASSUNTOS

Relativamente ao lamentável e trágico acidente do Ascensor da Glória que marcou o exercício de 2025 e em que a CARRIS centrou as suas prioridades no apoio às vítimas e seus familiares através do seu Gabinete de Apoio Social e em estreita articulação com o Acionista e com a Seguradora, ao abrigo da carteira de seguros subscrita junto desta última, é convicção do Conselho de Administração da Carris que todas as responsabilidades deste acidente se encontram cobertas pelos seguros existentes, conforme foi possível comprovar através de confirmação externa enviada pela Seguradora, pelo que, não é previsível virem a ocorrer responsabilidades materiais para a CARRIS, não acauteladas nas demonstrações financeiras.



32. ACONTECIMENTOS APÓS A DATA DO BALANÇO

Em 1 de janeiro de 2026, tomou posse um novo Conselho de Administração para o mandato 2025-2029, nomeado pelo acionista único, em Deliberação Social Unânime data de 19 de dezembro de 2025. Esta nova composição substitui o órgão de gestão anterior que esteve em funções até 31 de dezembro de 2025. A nova administração assumiu funções com o objetivo de dar continuidade à atividade da empresa, não se antecipando impactos materiais ajustáveis nas demonstrações financeiras do exercício anterior.

Não obstante, os conflitos atuais no médio oriente podem impactar negativamente o aumento dos custos, nomeadamente, os da energia e de aquisição de material circulante.

33. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS

Propõe-se que os Resultados Líquidos do Exercício, no montante de € 654.806,37, sejam transferidos para a conta de Resultados Transitados.



O Conselho de Administração

O Contabilista Certificado

Presidente: Rui Pedro Gaspar Lopo

Jaime Aleno dos Santos Soares de Melo

Vice-Presidentes: Ana Paula Domingos Carioca

Francisco Manuel Cardoso Marta Pinto Machado

Vogal executiva: Mariana de Sousa Costa

Vogal não executiva: Teresa do Passo