

PARECER N.º 03/AMT/2022

I – DO OBJETO

1. Através de email de 20-12-2021, veio a Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo (CIM), comunicar à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) o seguinte:
 - *“Por despacho do Senhor Presidente do Conselho Intermunicipal da Lezíria do Tejo, de 17 de dezembro de 2022 foi aprovado o projeto de atualização tarifária extraordinária em 0,38%, o qual acresce aos 0,57% divulgado pela AMT e que resultará numa proposta de atualização tarifário global de 0,95% para 2022. Os fundamentos para o mesmo encontram-se explanados na informação que se anexa.*
 - *Tendo em conta o disposto no número 4 do artigo 10.º do regulamento 430/2019, de 16 de maio, junto damos conhecimento do projeto de atualização tarifária extraordinária à AMT, para os devidos efeitos de exercício das competências de supervisão e regulação, para posterior aprovação definitiva pela CIMLT.”*
2. O presente parecer é emitido, assim, nos termos do:
 - Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que estabelece como atribuições da AMT, entre outras: (i) Zelar pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional, internacional e da União Europeia, aplicável à regulação, supervisão, promoção e defesa da concorrência, visando o bem público, a defesa dos interesses dos cidadãos e dos operadores económicos, fiscalizando aquelas atividades e serviços, sancionando infrações de natureza administrativa e contraordenacional, de acordo com os respetivos estatutos e demais legislação aplicável; (ii) Definir regras e princípios gerais relativos à estrutura de custeio e formação de preços e tarifas nos setores regulados, emitindo parecer sobre as propostas de regulamentos de tarifas e outros instrumentos tarifários, designadamente quando estas se encontrem relacionadas com obrigações de serviço público; (iii) Promover a defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utentes em relação aos preços, aos serviços e respetiva

qualidade; (iv) Participar na elaboração das regras gerais e dos princípios aplicáveis à política tarifária dos transportes públicos e das infraestruturas rodoviárias; (v) Proceder ao controlo sistémico dos fatores de formação de preços, auscultando as entidades relevantes nos diferentes modos;

- Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, no que se refere à supervisão prévia das decisões de atualização extraordinária de tarifas pelas autoridades de transportes.

II – DO ENQUADRAMENTO

Requerimento

3. Na Informação n.º 3000 (Processo n.º 2021/300.30.008/32 Data: 17/12/202) vem a CIM, referir o seguinte:

- *“1. Compete às autoridades de transportes (Estado, Municípios, Comunidades Intermunicipais e Áreas Metropolitanas), de acordo com a respetiva assunção ou delegação e/ou partilha das competências atribuídas ao abrigo dos artigos 5.º, 6.º, 7.º e 8.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros (RJSPTP), a fixação, até dia 15 de novembro de 2021, da taxa de atualização tarifária a vigorar nos serviços de transportes de passageiros sob sua jurisdição;*
- *2. A fixação da taxa de atualização tarifária, pelos órgãos competentes das autoridades de transportes, deverá ser formal, clara e objetiva, de forma a garantir a transparência das relações entre entidades públicas e privadas;*
- *3. Compete igualmente às autoridades de transportes a verificação da conformidade das propostas de tarifários atualizados dos operadores de transporte de passageiros (artigos 3.º, 7.º, 8º e 13.º da Portaria);*
- *4. É permitido às autoridades de transportes, na fixação da TAT dos transportes de passageiros sob sua jurisdição, atendendo aos circunstancialismos previstos no artigo 8.º da Portaria e no artigo 10.º do Regulamento (incluindo artigos 5.º e 6.º), fixar taxas diferenciadas, tendo em conta as componentes integrantes dos custos de exploração e/ou ponderação de componentes dos custos do transporte público, como sejam: i. a variação de custos salariais médios, ii. a variação de custos energéticos médios, iii. a evolução do*

diferencial entre proveitos e custos com o serviço público de transporte de passageiros; e também por necessidades de reestruturação, simplificação, transparência, harmonização e convergência tarifárias.

4. Acrescenta ainda que:

- *“1. No Conselho Intermunicipal de 30 de janeiro de 2020, foi aprovado o projeto de atualização tarifária extraordinária em 0,92%, o qual acrescia aos 0,38% divulgado pela AMT e que resultaria numa proposta de atualização tarifário global de 1,3% para 2020.*
- *2. Em 5 de fevereiro de 2020, foi dado conhecimento à AMT para os devidos efeitos de exercício das suas competências de supervisão e regulação, para posterior aprovação definitiva pela CIMLT, porém nenhuma atualização tarifária de 2020 foi aplicada, nem os 0,38%, nem a extraordinária de 0,92% devido ao surgimento da Pandemia COVID 19 e contexto causado pela mesma com a consequente redução de oferta e de procura e subseqüentes compensações aos operadores.*
- *3. Por comunicado da AMT de 29 de outubro de 2021, foi divulgada a TAT máxima a aplicar em 2021 a qual é de 0,57%.*
- *4. Por despacho do Primeiro Secretário de 8 de novembro de 2021, foi aprovada a Taxa de Atualização Tarifária a vigorar no ano de 2022, a aplicar no território da Lezíria do Tejo no valor de 0,57%, de acordo com disposto no n.º2 do Art. 7º conjugado com a alínea b) do Art. 14º da Portaria 298/2018 de 19 de novembro Cabe à CIMLT, enquanto Autoridade de Transportes no uso da competência delegada ao abrigo dos contratos interadministrativos, designadamente da alínea c) do n.º1 da Clausula 17.º do mesmo e, conforme o disposto na Portaria e no Regulamento supra indicados, definir a TAT a aplicar no âmbito das suas competências:*
- *5. Com o conhecimento da divulgação da TAT de 2022, vieram os operadores manifestar-se da insuficiência da mesma, solicitando uma atualização extraordinária muito superior à aprovada (4,16%), justificando com a variação do custo dos dois fatores principais de produção, a energia e os recursos humanos.*
- *6. Relativamente ao preço médio do gasóleo simples foi de 1,34€ por litro entre outubro de 2020 e setembro de 2021 face a um valor de 1,28€ no ano anterior,*

no entanto, é de notar que em 2018/2019 o preço médio era superior (1,36€) ao que se verificou neste último ano.

- *7. Relativamente aos Recursos Humanos, para a sub-atividade de transportes terrestres (onde se inclui os transportes públicos) ainda não existem dados para setembro de 2021 pelo que não é possível efetuar comparações.*
- *8. Releva-se que a atualização extraordinária aprovada e não aplicada em 2020 foi justificada pelo aumento dos custos laborais resultantes do Contrato Coletivo de Trabalho de 2019.*
- *9. Acresce o facto das CIM do Oeste e do Médio Tejo terem aplicado a TAT de 0,38% em 2020 o que provoca algumas divergências no valor dos títulos de transporte com origem nessas CIM ou na CIMLT;*
- *10. A CIMLT, tendo consciência de que em 2020 não foi aplicada qualquer atualização tarifária, questionou a AMT quanto à possibilidade de se considerar uma taxa de atualização "acumulada" por referência a 2020 e 2022 de $0,38\%+0,57\%=0,95\%$ e qual o enquadramento da mesma.*
- *11. A AMT esclareceu que, a fixação de uma taxa de atualização tarifária, para 2022, que ultrapasse a taxa fixada nos termos da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, configura uma atualização extraordinária.*

5. Assim, face ao exposto, e atento que:

- *“1. Cabe à CIMLT, enquanto Autoridade de Transportes e no uso da competência delegada ao abrigo dos contratos interadministrativo, determinar atualizações tarifárias extraordinárias a aplicar no âmbito das suas competências, nos termos do artigo 10.º do Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio e artigo 8.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de dezembro;*
- *2. Previamente à decisão definitiva, as autoridades de transportes dão conhecimento do projeto de atualização tarifária extraordinária à AMT, para os devidos efeitos de exercício das suas competências de supervisão e regulação (artigo 10.º do Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio).*
- *Solicita-se, dada a urgência na sua aprovação, nos termos do n.º 3 do artigo 35.º do Anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, aplicável por força do disposto no artigo 104.º do referido Anexo, que o Presidente do Conselho Intermunicipal aprecie e aprobe o projeto de atualização tarifária extraordinária*

em 0,38% o qual acresce ao 0,57% divulgado pela AMT e que resultará numa atualização tarifária global de 0,95% para 2022 e ratificada na próxima reunião do Conselho Intermunicipal. Esta proposta de decisão será remetida à AMT para posteriormente ser definitivamente aprovada.”

Enquadramento legal

6. Ora, anteriormente, a AMT já se pronunciou sobre a matéria da atualização tarifária. A saber:

- Através do Parecer 02/AMT/2017¹, a AMT efetuou o enquadramento nacional e europeu no que se refere à fixação de tarifas nos transportes públicos, considerando ser necessária a emissão de regras claras de exercício de competências de âmbito tarifário, por parte das entidades competentes para o efeito, nos termos da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) e do Regulamento n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro (Regulamento), ou seja, as autoridades de transportes.
- Através do Parecer 24/AMT/2018², a AMT veio emitir parecer favorável sobre o projeto de Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro.

7. A Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, veio estabelecer que:

- Artigo 3.º: *“Compete às autoridades de transportes, o planeamento, definição e aprovação, por instrumento legal, regulamentar, administrativo e contratual, dos títulos e tarifas de transportes e das regras específicas relativas ao sistema tarifário, incluindo a respetiva atualização, critérios de distribuição de receitas e de bilhética a vigorar nos serviços de transporte público de passageiros sob sua jurisdição, bem como o pagamento de compensações de âmbito tarifário, quando a elas haja lugar”.*
- Artigo 7.º: *“1 - A atualização regular das tarifas dos títulos de transporte é efetuada anualmente, no início de cada ano civil, tendo em conta a Taxa de Atualização Tarifária (TAT), sem prejuízo de outras atualizações tarifárias previstas nos termos do artigo 8.º” e “ 2 - A TAT a estabelecer por cada Autoridade de Transporte para vigorar no ano n, terá como valor máximo a taxa*

¹ https://www.amt-autoridade.pt/media/1317/parecer-n%C2%BA-02_amt_2017_atualiza%C3%A7%C3%B5es-tarif%C3%A1rias-regulares-servi%C3%A7os-p%C3%BAbli.pdf

² https://www.amt-autoridade.pt/media/1830/parecer_n_24_2018_regras_gerais_titulos_transporte.pdf

de variação média do Índice de Preços no Consumidor (IPC), exceto habitação, nos 12 meses que decorrem entre outubro do ano n-2 e setembro do ano n-1, ou 0, quando aquela taxa de variação média do IPC, exceto habitação, for negativa.”

- *Artigo 8.º: “1 - Podem ser determinadas atualizações tarifárias extraordinárias, pelas autoridades de transportes competentes, nas seguintes situações: a) Causas imprevisíveis, variações anormais das componentes integrantes dos custos de exploração e/ou ponderação de componentes dos custos do transporte público, e imperativos de sustentabilidade económica e financeira; b) Necessidades de reestruturação, simplificação, transparência, harmonização e convergência tarifárias, sem prejuízo de fixação de tarifas transitórias de adaptação. 2 - Os contratos de prestação de serviço público de transportes de passageiros, celebrados antes da entrada em vigor da presente portaria, podem estabelecer regras específicas de fixação e atualização de tarifas. 3 - Aos contratos de prestação de serviço público de transportes de passageiros celebrados a partir da data de entrada em vigor da presente portaria, são aplicáveis as regras de fixação e atualização de tarifas previstas no artigo 6.º, sem prejuízo da possibilidade de atualizações tarifárias extraordinárias, a realizar nos termos dos n. os 1 e 4 do presente artigo.”*

8. A AMT, considerou no seu parecer que:

- A imposição de “teto máximo” deverá ser lida com diferentes abrangências, ou seja, quando existam ou não instrumentos regulamentares ou contratuais (contratos de serviço público) aprovados por autoridades de transportes, para determinado território ou serviços de transportes. No primeiro caso, conclui-se poder existir uma taxa de atualização superior - uma taxa inferior poderá existir em qualquer circunstância -, uma vez que cada autoridade é responsável por definir as regras específicas e financiar o respetivo sistema;
- Os contratos de prestação de serviço público de transportes podem estabelecer regras específicas de fixação e atualização de tarifas;
- As autoridades de transportes poderão recorrer ao artigo 8.º, que estabelece que os contratos de prestação de serviço público de transportes podem definir regras específicas de fixação e atualização de tarifas e que podem ser determinadas atualizações tarifárias extraordinárias;

- Desta forma, considerou-se que se encontravam salvaguardadas as competências atribuídas a todas as autoridades de transportes, nos termos do artigo 5.º a 8.º do RJSPTP, não se impedindo, à partida, a sustentabilidade económica ou financeira de futuros contratos de serviço público, através da aplicação de uma regra geral sobre circunstancialismos locais;
9. O Regulamento AMT n.º 430/2019 de 16 de maio³, publicado na sequência de estudo e sujeito a consulta pública⁴, especificou adicionalmente aquela portaria. Foi defendido sumariamente que:
- Numa lógica de extensão progressiva, entendeu-se dever ser mais equilibrado exigir, quando possível, obrigações ou ónus de fundamentação especial das opções tarifárias;
 - Para tornar o “ecossistema” menos dependente de subsídios públicos (designadamente, de compensação por obrigação de serviço público), promovendo assim a autossustentabilidade económico-financeira do serviço público de transporte de passageiros, advogou-se que a fixação de tarifas, enquanto receita principal da exploração desse serviço, deve ser orientada para a cobertura dos custos previsionais inerentes à exploração e de um nível adequado de remuneração do capital investido. Essa cobertura, porém, não constitui um dever.
 - A receita tarifária, sendo um rendimento proveniente da exploração do serviço público de transporte de passageiros, deve sempre entrar na conta do cálculo de compensação por obrigação de serviço público, nos termos e para efeitos do Regulamento (CE) n.º 1370/2007.
 - Os custos a considerar para efeitos de fixação tarifária devem resultar do cálculo dos fatores produtivos que estejam realmente associados à produção do serviço de transporte público. Uma estrutura de custos de referência deve ser adequada para aferir a receita tarifária cobre os custos da exploração do serviço e um nível adequado de remuneração acionista do capital investido.

³ Recentemente alterado pelo Regulamento n.º 273/2021, de 23 de março.

⁴ <https://www.amt-autoridade.pt/consultas-p%C3%BAblicas/consultas-p%C3%BAblicas/projeto-de-regulamento-de-defini%C3%A7%C3%A3o-de-regras-e-princ%C3%ADpios-gerais-tarif%C3%A1rios-no-%C3%A2mbito-do-regime-jur%C3%ADdico-do-servi%C3%A7o-p%C3%BAblico-de-transporte-de-passageiros/>

- Para efeitos de soluções de atualização extraordinária plasmadas no n.º 1 do artigo 8.º da Portaria n.º 298/2018, podem ser considerados, designadamente os seguintes fatores, que complementam na insuficiência da TAT:
 - I. Índices de custos energéticos⁵;
 - II. Índice de recurso recursos humanos⁶;
 - III. Fator que traduza a evolução da relação oferta/procura⁷ o qual ser configurado de molde a tornar-se sensível a ganhos de eficiência, na medida em que a necessidade de atualização tarifária será menor quanto mais eficiente o operador for; e
 - IV. Fator que contabilize os ganhos de produtividade.⁸

10. Do estudo que serviu de base àquele regulamento decorre:

- A AMT tem o poder de autoridade para estabelecer “políticas e regras gerais”, não devendo, assim, fixar as tarifas em concreto, competência essa legalmente atribuída às autoridades de transportes, nos termos do artigo 4.º, n.º 2, alínea f) e do artigo 40.º do RJSPTP;
- A AMT não deverá fixar regras excessivamente rígidas e detalhadas que impeçam inconvenientemente as autoridades de transportes de estipular regras e modelos tarifários ajustados às circunstâncias específicas reais das populações e regiões das respetivas jurisdições;
- Os contratos de serviço público formalizados ao abrigo do novo paradigma jurídico estão a delinear indemnizações compensatórias, cuja regra de cálculo incorpora os custos operacionais, os proveitos operacionais, um lucro razoável e incentivos de eficiência (redução de custos) e de produtividade (diferencial

⁵ Por exemplo, através de um índice energético que relacione a variação média dos custos energéticos incorridos com a prestação do serviço de transporte público nos últimos 12 meses (ou período definido com lógica similar).

⁶ Por exemplo, através de um índice salarial, que relacione a variação salarial média por trabalhador associado ao serviço de transporte público nos últimos 12 meses (ou período definido com lógica similar). , apurados a partir da análise casuística das despesas com combustível e com pessoal que efetivamente estejam associadas ao cumprimento de serviços de transporte público; associado ao serviço de transporte público nos últimos 12 meses (ou período definido com lógica similar).

⁷ Por exemplo, através de um índice de capacidade da rede, que relacione a oferta (medida em lugares.km produzidos) e a procura de todo o sistema de transporte público (medida em passageiros.km transportados).

⁸ Por exemplo, através de índice de produtividade, designadamente através de um fator mínimo que se espera que os operadores atinjam e que permitirá traduzir esses ganhos para os utilizadores do sistema de transporte público. que se espera que os operadores alcancem, seja por via da eficiência energética, seja pela adoção de novas tecnologias, seja ainda pela melhor adequação da oferta à procura ou por outro qualquer expediente gestonário que conduza à otimização dos recursos disponíveis.

entre proveitos e custos). Esta utilização de incentivos à eficiência e à produtividade no mecanismo de compensação deve ser considerada uma boa prática. Modelos económico-financeiros que apresentam custos totais associados à oferta de transporte público e os confrontam com cenários de inexistência de serviço de transporte público, incorporando externalidades negativas e positivas, devem ser considerados/discutidos na definição de regras e princípios gerais de âmbito tarifário, no sentido em que representarão tetos máximos referenciais ou limiares que as autoridades de transportes poderão adotar, para o cálculo das tarifas;

- O ponto de equilíbrio que permite a cobertura integral de custos, é atingido pelo agregado de receitas do operador; sendo que o lucro razoável permite compensar o operador na justa medida do risco associado ao modelo de negócio⁹;
- As duas grandes rubricas de custos são representadas pelos recursos humanos e pelos fatores energéticos, sendo complementadas por outros custos relacionados com a amortização do material circulante e com a renovação dos sistemas tecnológicos de apoio à exploração e de bilhética, apenas para elencar alguns dos mais recorrentes;
- Do lado da receita, as indemnizações compensatórias devem incluir ganhos de eficiência, fazendo refletir incidências positivas da procura de passageiros e a compensação tarifária é devida por perda de receita resultante da oferta de títulos majorados para determinados segmentos de utilizadores. Considerando que as obrigações de serviço público, na aceção do n.º 3 do artigo 24.º do RJSPTP não podem ser dissociadas de uma previsão de receitas e constituindo as receitas tarifárias a principal fonte de remuneração dos operadores de transporte público, torna-se clara a interdependência mútua entre estas componentes, não se podendo considerá-las em separado;
- A atualização máxima de aumento médio do valor das tarifas acima da inflação prevista (medida pelo Índice de Preços no Consumidor), sustentada em

⁹ Sem prejuízo de um lucro razoável: o valor médio da taxa de rendibilidade do ativo em 2019, do setor (H) das empresas de transportes e armazenagem, publicada pelo Banco de Portugal, nas estatísticas dos quadros do setor, disponível no site do BP (<https://www.bportugal.pt/QS/qsweb/Dashboards>) é de 10%. A AMT tem entendido que esta taxa de remuneração, por se tratar do valor de referência do setor em Portugal, acautela o risco incorrido pelo operador de serviço público devido à intervenção da autoridade pública e, por isso, a considera como a taxa de lucro razoável associada à execução do serviço público de transporte de passageiros. De acordo com aquele estudo, é possível assumir-se que os níveis de lucro razoável rondam os 6-7% de TIR, podendo ser alargados por defeito até aos 3,5% em contextos urbanos densos e até 11% em contextos urbanos mais recuados e com menor densidade populacional.

aumento dos custos de produção (sobretudo relacionados com custos energéticos e com recursos humanos) poderá ser um valor referencial, podendo, no entanto, ser insuficiente como único critério de atualização tarifária, pois não tem em conta todas as diversas especificidades a ponderar;

- Os relatórios disponibilizados por operadores do setor rodoviário são, principalmente, do universo de operadores de capitais públicos, havendo poucas informações sobre “operadores privados”, que, na maior parte dos casos, não têm publicamente disponível o reporte contabilístico e operacional;
- A análise de relatórios e contas recolhidos de operadores públicos e privados demonstra que a estrutura de receitas e de custos, se encontra, em muitos casos, sobretudo no setor rodoviário, distorcida pela grande variedade de serviços que estes prestam, tornando difícil o desafio de compreender efetivamente a realidade subjacente, por forma a efetuar uma ligação direta entre a matéria de tarifário e a de compensação pela produção efetiva de serviços de transporte público de passageiros;
- De qualquer modo, poderá concluir-se que o peso agregado das rubricas de combustível e de recursos humanos representa, nas contas publicadas por todos os operadores de transporte público de passageiros nacionais é relevante e poderá fundamentar a inclusão da evolução média destas rubricas no cálculo da atualização tarifária;
- A análise dos dados fornecidos permite concluir que, também estes dados, sofrem de falta de informação e de inconsistências variadas, tendo em conta as diferentes interpretações assumidas pelos diferentes operadores dos indicadores de performance operacional e financeira, o que demonstra, concomitantemente, a necessidade de um reforço da capacidade de recolha e tratamento de informação¹⁰.

11. O que prevê o Regulamento n.º 430/2019:

- (artigo 4.º) *“Sem prejuízo do cumprimento das regras e princípios gerais estabelecidos na legislação aplicável, na fixação de tarifas do serviço público de transporte de passageiros devem observar-se os seguintes princípios:*

¹⁰ Relatórios de Obrigações de Serviço público enviadas anualmente pelas Autoridades de Transportes e Pagamentos recebidos e efetuados anualmente, recebido de operadores e autoridades de transportes - [Orientações - Obrigações de Reporte e Publicitação - Regulamento n.º 430/2019 e Regulamento \(CE\) n.º 1370/2007](https://www.amt-autoridade.pt/media/2129/orientacoes_amt_obrigacoes_reporte_relatorios_publicos.pdf) - https://www.amt-autoridade.pt/media/2129/orientacoes_amt_obrigacoes_reporte_relatorios_publicos.pdf

- *a) Orientação para os custos, no contexto dos artigos 106.º e 107.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE);*
- *b) Garantia do cumprimento dos parâmetros de qualidade do serviço nos termos do RJSPTP e promoção da sustentabilidade, designadamente nas vertentes económica e ambiental, no contexto da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, da Organização das Nações Unidas, e na perspetiva do cumprimento dos objetivos das Conferências das Partes da Convenção Quadro das Nações Unidas para as Alterações Climáticas (COP);*
- *c) Eficiência, razoabilidade e garantia da legalidade na utilização dos recursos públicos;*
- *d) Igualdade de oportunidades no acesso ao serviço, procurando nomeadamente a tendencial eliminação de assimetrias no grau de coesão e acessibilidade territorial, social e económica ao serviço público de transporte de passageiros;*
- *e) Intermodalidade e integração tarifária, sempre que esta se afirme como uma solução de maior eficiência e eficácia para o funcionamento e acesso à rede de transportes; e*
- *f) Transparência na fixação das tarifas e clareza e facilidade de compreensão das opções de diferenciação tarifária pelos utilizadores do serviço público de transporte de passageiros.”*
- *(artigo 5.º) “O estudo¹¹ referido no número anterior contém a demonstração dos seguintes elementos mínimos, tendo em conta as circunstâncias concretas e as condições do mercado relevante:*
 - *a) Cobertura anual, pelo conjunto da receita tarifária e outras receitas associadas à exploração do serviço público de transporte de passageiros em causa, dos custos previsionais inerentes e de um nível adequado de remuneração do capital investido, sem prejuízo da introdução de medidas de âmbito social e do regime legal de compensações por obrigação de serviço público e de outras subvenções públicas;*

¹¹ Determinado no n.º 2 deste artigo 5.º do Regulamento n.º 430/2019.

- *b) Racionalidade e objetivos subjacentes às opções de modulação tarifária;*
- *c) Ponderação de um rácio adequado entre a tarifa do título ocasional de valor mais baixo e a do título de utilização mensal;*
- *d) Ponderação da possibilidade de estabelecer tarifas integradas com o serviço de transporte público adjacente, cuja conexão prática com o serviço em causa seja evidenciada pela procura dos utilizadores;*
- *e) Articulação adequada com as tarifas fixadas por outras autoridades de transportes, para o mesmo modo de serviço público de transporte de passageiros e para as áreas geográficas com características semelhantes;*
- *f) Ponderação da estrutura demográfica, do desenvolvimento social e económico do território, bem como dos níveis e perfis da procura e da respetiva elasticidade;*
- *g) Ponderação adequada do nível de acessibilidade financeira refletido na relação entre as tarifas propostas e os rendimentos médios e/ou os índices de poder de compra da área servida;*
- *h) Análise do impacto da introdução de novas tarifas propostas no modelo de procura do serviço, caso se trate de tarifas criadas durante a exploração do serviço público de transporte de passageiros em causa;*
- *i) Adequação e harmonização do preço a aplicar ao suporte dos títulos de transporte;*
- *j) Racionalidade subjacente à integração da tarifa com os preços dos serviços previstos no n.º 6 do presente artigo, quando legalmente admitida, e às tarifas do serviço público de transporte de passageiros integrado;*
- *k) Limitação das compensações por obrigações de serviço público, caso existam, aos custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, deduzidos das receitas geradas, e acrescidos de um lucro razoável, tendo em conta as disposições constantes dos artigos 106.º e 107.º do TFUE, bem como do demais*

direito da União Europeia relativo a compensações financeiras e auxílios de Estado”.

- *(artigo 6.º) “Os custos de operação a considerar para efeitos do disposto no artigo 5.º devem ser desagregados, por linha e/ou contrato de serviço público ou, no caso de exploração direta do serviço pela autoridade de transportes, por referência a esse serviço, de acordo com uma estrutura de custos que, salvo situações especiais devidamente justificadas, deve incluir:*
 - *a) Gastos com pessoal, por categoria de funções (motoristas, pessoal de manutenção e oficinas, operadores de revisão e venda de bilhetes e outros);*
 - *b) Gastos com combustíveis, por tipo de combustível;*
 - *c) Gastos com a manutenção e a reparação do material circulante, por tipo de veículo e função da tecnologia, utilizado na exploração do serviço público de transporte de passageiros;*
 - *d) Gastos com depreciações e amortizações dos ativos tangíveis diretamente afetos à exploração do serviço;*
 - *e) Gastos com o sistema de bilhética, identificando todos os que respeitem a suportes de títulos de transporte; e*
 - *f) Outros gastos necessários à execução do contrato.*
 - *2 - Para efeitos do disposto no número anterior, deve ser considerado o preço a pagar pela autoridade de transportes ao operador de serviço público no caso de o contrato de serviço público reunir características de contrato de prestação de serviços.*
 - *3 - Os gastos mencionados no n.º 1 são desagregados segundo as rubricas normalizadas pelo Sistema de Normalização Contabilística.*
 - *4 - Os operadores de serviço público devem adotar uma metodologia de contabilidade analítica clara, transparente e auditável, que permita autonomizar a estrutura de custos referida nos números anteriores, e uniformizar, quando possível, o método de elaboração dos reportes previstos no presente regulamento.”*
- *(Artigo 10.º) 1 - Sem prejuízo do disposto no n.º 4 do artigo 8.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, as autoridades de transportes podem, a todo o*

tempo, determinar atualizações tarifárias extraordinárias, com fundamento nas seguintes situações e na medida do necessário:

- *a) Causas imprevisíveis, variações anormais das componentes integrantes dos custos de exploração e/ou ponderação de componentes dos custos do transporte público, designadamente por variações na oferta e na procura, e imperativos de sustentabilidade económica e financeira;*
- *b) Necessidade de reestruturação, simplificação, transparência, harmonização e convergência tarifárias, sem prejuízo da fixação de tarifas transitórias de adaptação quando adequado.*
- *2 - Para o efeito do número anterior, podem ser considerados, designadamente, os seguintes fatores, cuja relevância deve ser apurada em cada caso concreto:*
 - *a) Índice salarial (IS): variação de custos salariais médios por trabalhador associado ao serviço público de transporte de passageiros em causa no ano anterior;*
 - *b) Índice energético (IE): variação de custos energéticos médios incorridos com o serviço público de transporte de passageiros em causa ano anterior;*
 - *c) Índice de produtividade (IP): evolução do diferencial entre proveitos e custos com o serviço público de transporte de passageiros em causa no ano anterior; e*
 - *d) Fator de capacidade da rede (FCR), que relaciona oferta e procura de todo o serviço público de transporte de passageiros em causa.”*

III – DO PARECER

Atualização extraordinária

12. Apesar da ausência de informação completa e verificável dos operadores de transporte público de passageiros é possível constatar que:

- Os custos com combustíveis e com pessoal representam uma parte relevante dos custos de exploração;

- A sustentabilidade da operação é assegurada por diversas vias, seja por via das receitas das “atividades acessórias”, seja por via das receitas tarifárias e compensações tarifárias ou de financiamento da exploração propriamente dita;
 - Dado o peso daquelas componentes de custos, por vezes, o seu acréscimo isolado poderá ser superior, percentualmente, face ao IPC, tendo em consideração as diversas componentes, bens de consumo e serviços, que relevam para a formação deste índice.
13. Como também já se referiu todas as componentes de custos e receitas são relevantes para aferir da sustentabilidade de um serviço público, bem como para a sua reposição, quando a mesma não se verifique, comprovadamente, a dado momento.
14. Este aspeto está diretamente relacionado com o nível de compensações por obrigações de serviço público e aplica-se tanto a contratos de prestação de serviços, em que tradicionalmente o operador recebe uma remuneração destinada a cobrir os custos, acrescida de um lucro razoável, ficando a autoridade local com a receita, ou no caso dos contratos de concessão, em que a diferença entre custos e receitas conduz a um défice, que deverá ser coberto por compensações.
15. É certo que uma atualização de tarifas, com base em acréscimo de custos é legítima, sendo também legítimo fazer repercutir tal acréscimo no valor das compensações/remunerações.
16. E para ambos os casos, a lei já oferece os mecanismos necessários, a saber:
- Efetuar uma atualização extraordinária;
 - Renegociar o contrato, seja quanto a regras de atualização tarifária, seja quanto ao montante de compensações, se necessário, caso o contrato não possua já mecanismos de atualização de compensações ou tarifárias em função dos dados reais a cada momento.
17. No entanto é claro que não é possível conjugar (ou adicionar) estes mecanismos, considerando o risco de sobrecompensação, em razão de uma dupla renumeração, o que poderá implicar uma violação do RJSPTP e do Regulamento¹².

¹² Enquadramento legal e jurisprudencial aplicável a Auxílios de Estado e compensações por obrigações serviço público no setor dos transportes: <https://www.amt-autoridade.pt/comunica%C3%A7%C3%A3o/comunicados/#:~:text=Enquadramento%20legal%20e%20jurisprudencial%20aplic%C3%A1vel%20a%20Aux%C3%ADlios%20de%20Estado%20e%20compensa%C3%A7%C3%B5es%20por%20obriga%C3%A7%C3%B5es%20servi%C3%A7o%20p%C3%BAblico%20no%20setor%20dos%20transportes>

18. A avaliação de cada caso concreto é da responsabilidade das autoridades locais¹³, que possuem (ou devem possuir, por via de instrumentos contratuais e/ou regulamentares) os dados associados à exploração, os quais lhes devem ser remetidos pelos operadores¹⁴, tendo em conta que são aquelas autoridades que devem fundamentar / realizar a despesa associada às compensações por obrigações de serviço público.
19. São também estas autoridades, por sua iniciativa e/ou tendo em conta a posição/iniciativa dos operadores, as responsáveis por assegurar a sustentabilidade de contratos que prosseguem obrigações de serviço público, através da adequada remuneração, podendo optar pelos diversos instrumentos à sua disposição: atualização tarifária extraordinária e/ou atualização da remuneração contratual.
20. De referir, também, que a existência de contratos sem referência a valores ou fórmulas de atualização tarifária – aplicando ou remetendo diretamente para a Portaria - não obstam ao recurso à atualização extraordinária ou à modificação de cláusulas contratuais quanto à atualização da remuneração/compensação, no âmbito do modelo contratual em causa, em cada caso concreto.
21. De referir que, na presente data, não obstante a consagração de diversas obrigações de reporte/informação, de origem legal e regulamentar, persiste uma relevante assimetria informativa sobre a estrutura económica e a correspondente *performance* económica dos operadores rodoviários e a informação detidas pelas autoridades de transportes, no âmbito da prestação de serviço público no setor rodoviário, situação que que importa mitigar e corrigir.
22. A presente fase do processo de contratualização e abertura à concorrência “pelo mercado” dos serviços de transporte público de passageiros implica:
 - A transição entre anteriores contratos - elaborados em outro contexto e que subsistem, até à sua efetiva substituição por outros contratos, celebrados na sequência de concursos públicos – existindo, ainda contratos celebrados “transitoriamente”, no contexto pandémico, em condições excecionais, bem como contratos celebrados na sequência de concurso públicos, o que configura uma multiplicidade de situações, não comparáveis;

¹³ https://www.amt-autoridade.pt/media/2971/1%C2%AA-altera%C3%A7%C3%A3o_regulamento_430-2019.pdf.

¹⁴ Obrigações Legais de Transmissão de Informação por Parte de Operadores de Transportes - https://www.amt-autoridade.pt/media/2784/procedimentos_contraordenacionais_incumprimento_obrigacoes_inf.pdf e https://www.amt-autoridade.pt/media/2710/obrigacoes_transmissao_inf_operadores_transportes.pdf.

- Nem todos os operadores de transporte público de passageiros divulgam os seus Relatórios e Contas, e nem sempre é possível distinguir a atividade de serviço público de outras atividades (serviços acessórios e/ou complementares), o que torna difícil a obtenção e tratamento de dados segregados no que respeita aos serviços de transporte público de passageiros;
 - Por outro lado, nem todos os operadores cumprem as obrigações de prestação de informação legal, prevista no artigo 22.º do RJSPTP, no que respeita a indicadores operacionais, em matéria económica e financeira (custos diretos e indiretos da operação)¹⁵;
 - Nem todas as autoridades de transportes elaboraram, publicaram e remeteram à AMT os seus “relatórios sobre obrigações de serviço público”, tal como previsto no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento, bem como no artigo 18.º e 18.º-A do Regulamento AMT n.º 430/2019¹⁶.
23. Ou seja, a fixação de outros valores de referência, por parte da AMT, para a atualização das tarifas do transporte público de passageiros, tendo em conta a multiplicidade de situações-base e a ainda existente assimetria de informação, seria, nesta fase, um mecanismo/modelo que não assentaria em pressupostos analíticos rigorosos. O mesmo se diga quanto à incorporação/objetivação dos Índice salarial (IS), Índice energético (IE), Índice de produtividade (IP), Fator de capacidade da rede (FCR)¹⁷ uma vez que este exercício requer a consolidação de informação rigorosa, completa e credível.
24. Efetivamente, a adoção de tais valores de referência sem a respetiva sustentação objetiva seria suscetível de provocar impactos não previsíveis, tendo em conta a diversidade dos modelos contratuais existentes.
25. Acresce que, não obstante a sua relevância, neste momento, a ponderação de “Índice de produtividade (IP): evolução do diferencial de proveitos e custos com o serviço público de passageiros em causa no ano anterior e Fator de capacidade de Rede (FRC): que relaciona a oferta e a procura de todo o serviço público de transporte de passageiros em causa”, poderá ser prejudicada face aos impactos na rede de transportes nos últimos dois anos, em contexto de Pandemia. Por outro lado, os restantes índices referem-se

¹⁵ Neste aspeto, encontram-se em curso diversos procedimentos contraordenacionais (https://www.amt-autoridade.pt/media/2784/procedimentos_contraordenacionais_incumprimento_obrigacoes_inf.pdf) na sequência da verificação anual do cumprimento daquelas obrigações.

¹⁶ Encontra-se em curso a avaliação dos relatórios enviados bem como daqueles que não o foram, ainda que as restrições da crise pandémica possa ter contribuído para o atraso.

¹⁷ Previstos no Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, alterado pelo Regulamento n.º 273/2021, de 23 de março.

ao ano anterior, pelo que os dados de base relevantes seriam prévios à atual situação “conjuntural”.

26. Assim, caberá a cada autoridade de transportes optar (i) pela aplicação da taxa de atualização regular; ou (ii) pela aplicação de uma taxa de atualização extraordinária ou, então, não pretendendo refletir tais custos no passageiro, (iii) avaliar, com o operador, a remuneração/compensação em causa, com base em dados de exploração. Tal avaliação, nos termos legais aplicáveis, poderá resultar em modificações objetivas dos contratos, tendo em conta os respetivos mecanismos de reposição do equilíbrio económico e financeiros.
27. De qualquer modo é inquestionável que, de acordo com o RJSPTP e com o Regulamento, a imposição de obrigações de serviço público deve ser acompanhada das compensações adequadas, face à realidade da exploração e aos seus gastos e rendimentos, permitindo manter os serviços em funcionamento nos níveis desejados e/ou contratados pelas autoridades de transportes.

Aplicação ao caso concreto

28. No caso concreto a Comunidade Intermunicipal invoca que:
- Em 2020 já havia considerado a necessidade de uma TAT extraordinária de 0,92%, acrescendo à TAT regular 0,38% divulgada pela AMT, e que resultaria numa proposta de atualização tarifário global de 1,3% para 2020;
 - Que tal necessidade de justificava pelo aumento dos custos laborais resultantes do Contrato Coletivo de Trabalho de 2019;
 - No entanto, acabou por não aplicar qualquer atualização, *“devido ao surgimento da Pandemia COVID 19 e contexto causado pela mesma com a consequente redução de oferta e de procura e subseqüentes compensações aos operadores”*;
 - Em 2021, foi divulgada a TAT máxima a aplicar em 2021 a qual é de 0,57% e os operadores solicitaram uma taxa de 4,16%, devido à variação do custo dos dois fatores principais de produção, a energia e os recursos humanos;
 - Alega a CIM que as CIM do Oeste e do Médio Tejo aplicaram a TAT de 0,38% em 2020 o que provocou *“algumas divergências no valor dos títulos de transporte com origem nessas CIM ou na CIMLT”*;

- Pretende a CIM que é necessário considerar uma taxa de atualização "acumulada" por referência a 2020 e 2022 de $0,38\%+0,57\%=0,95\%$.
29. Face ao exposto, foi solicitada, a 20-12-2021, a concretização sobre que efeitos positivos pretende a CIM alcançar com a fixação de TAT de 0,95% em 2022, por parecer resultar da exposição que a não aplicação da TAT de 0,38% terá gerado efeitos negativos que se pretendem recuperar, sendo um deles as divergências de valor de títulos de transporte com as CIM circundantes.
30. Considerou-se ser relevante que possa ser melhor concretizada a sua indispensabilidade/mais valia para manter a sustentabilidade da operação, permitindo o cumprimento das obrigações de serviço público definidas. Por outro lado, não resulta claro se existem outros motivos objetivos, como sejam a variação de dois fatores principais de produção, a energia e os recursos humanos e em que medida se considera que uma TAT de 0,95% será mais correta que uma TAT de 4,16%.
31. Mais foi esclarecido que de tais solicitações não decorre que esteja em causa a (im)possibilidade de introduzir uma TAT extraordinária por iniciativa da CIM, mas a necessidade de melhor concretizar os pressupostos de base.
32. Também foi referido que, no que se refere a variações dos custos de produção, que estas não têm, necessariamente, de se refletir, inteiramente, nos passageiros, pois é possível às autoridades de transportes e aos operadores visitar/renegociar instrumentos contratuais/regulamentares em vigor, considerando uma possível "atualização" da remuneração/compensação do operador tendo em conta alterações, comprovadas e sindicáveis, na sua estruturas de gastos e rendimentos.
33. A 22-12-2021, a CIM respondeu no seguinte sentido:
- *"No plano operacional, é essencial garantir que existe uma harmonização tarifária no território desta CIM e das CIM's contíguas relativamente ao serviço público de transporte de passageiros que geograficamente não está confinado apenas a esta CIM e que serve as necessidades de deslocação diária de milhares de passageiros que efetuam deslocações entre CIM's, sob pena de tratamento diferenciado de situações equivalentes com os inerentes riscos de perceção e de justiça que tal comporta se não for corrigido.*
 - *No plano da sustentabilidade do serviço público, designadamente na sua vertente financeira, é essencial que a evolução tarifária contribua para assegurar a mesma. Não é possível avaliar a evolução de custos em recursos*

humanos, pois devido à Pandemia e por os operadores terem recorrido ao Lay-off não há ponto de comparação com os anos anteriores. No entanto recorda-se a fundamentação de atualização extraordinária para 2020, que se anexa, prévio à Pandemia. Por este motivo a CIMLT considerou aprovar somente a TAT de 2020 que não chegou a ser aplicada, e cuja aprovação não foi revogada, mas sim a sua aplicação suspensa (conforme indicado no email em anexo).”

34. Mais referiu que:

- *“Estes dois efeitos positivos são imediatos, os quais podem ser medidos e supervisionados e contribuirão para a garantia de que todo o território da CIM da Lezíria do Tejo mantém o nível de oferta de serviço público que se entende adequado às necessidades da nossa população. No que toca, em particular, à questão de saber se uma TAT de 0.95% se afigura mais correta que uma TAT de 4,16%, cumpre informar que a opção pela TAT de 0.95% consubstancia uma ponderação efetuada por esta CIM pela qual se pretende uma equilibrada articulação entre a obtenção dos dois fatores positivos acima destacados e a salvaguarda da posição dos passageiros em termos do custo de transporte a suportar. A isto acresce, como a AMT bem reconhece, que o valor de 0,95% corresponde ao somatório dos valores das TAT’s regulares para 2020 (de 0,38%) e para 2022 (de 0,57%), ou seja, houve o cuidado de considerar valores que historicamente estão reconhecidos e que estão implementados na generalidade dos territórios.*
- *Dá-se nota, no plano legal, que a Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, ao prever expressamente a possibilidade de as autoridades de transportes poderem aprovar outras atualizações tarifárias para além da TAT regular, não fixar um valor máximo e deixar tal fixação à ponderação de cada CIM em face das características do seu território.*

35. Face ao exposto, considera-se que o racional da atualização proposta é objetivo e imediato, pois não se ancora numa taxa calculada com base em novos indicadores, somando-se à TAT fixada para 2022, mas corresponde exatamente à TAT permitida para 2020 – e que de forma transversal, de acordo com a Portaria n.º 298/2018, de 18 de novembro, se destina a contribuir para a sustentabilidade da operação - e que não foi aplicada.

36. Reconhece-se que a sua não aplicação em 2020¹⁸, por decisão da CIM, tem efetivamente um impacto negativo da rentabilidade dos operadores na exatamente medida da percentagem da TAT não aplicada e que corresponderá, na generalidade, ao valor de receita que deixa de ser cobrada pelo operador.
37. Na perspetiva dos utilizadores, o efeito da aplicação de uma TAT de 0,95% ao invés de 0,57% poderá revelar-se de impacto diminuto, em valores absolutos e em termos relativos, tendo em conta que nos anos anteriores a TAT foi de 0% e conjugada com uma redução generalizada das tarifas dos títulos de transportes¹⁹, na ordem de 30% no que se refere a títulos de transporte de utilização mensal.
38. Na verdade, com esta TAT pretende a CIM mitigar os impactos de alterações recentes nos custos de produção, de ordem energética e laboral, que reconhece não conseguir quantificar com precisão.
39. De qualquer forma, afigura-se se pública e notória a atual alteração – que se espera conjuntural – dos preços da energia, tal como comprovado pelo Instituto Nacional de Estatística²⁰ e pela Direção-Geral de Energia e Geologia²¹ - ainda que os impactos não se reflitam de igual modo em todos os operadores e respetivos serviços de transporte de passageiros
40. Assim, considera-se estar preenchidos os requisitos previstos no artigo 4.º, 5.º, 6.º e 10.º do Regulamento n.º 430/2019, no que se refere à orientação para os custos e

¹⁸ Em 2020 referia a CIM que : (...) Durante o ano de 2019 foi celebrado um novo Contrato Coletivo de Trabalho entre a ANTROP (Associação Nacional de Transporte de Passageiros) e organizações sindicais representantes dos trabalhadores do setor(...) 5. A Taxa de Atualização Tarifária divulgada pela Autoridade da Mobilidade e Transportes para o ano de 2020 (0,38%) não teve em consideração o aumento extraordinário dos custos laborais resultante do novo Contrato Coletivo de Trabalho; 6. O aumento súbito dos custos laborais resultantes do novo Contrato Coletivo de Trabalho enquadra-se nas causas previstas na alínea a) do n.º 1 do artigo 8.º da Portaria n.º 298/2018 de 19 de novembro, nomeadamente, “variações anormais das componentes integrantes dos custos” sendo, por isso, fundamento para determinar uma atualização tarifária extraordinária; 7. A CIMLT fixou inicialmente uma Taxa de Atualização regular em 0,38%, mas, com o objetivo de mitigar os efeitos negativos do aumento dos custos laborais na sustentabilidade financeira das concessões tuteladas por esta autoridade de transporte, entende-se que se deve fixar uma taxa de atualização extraordinária de 0,92%, que acresce à anterior, resultando numa atualização tarifária global de 1,30%; (...). 9. A proposta de atualização tarifária extraordinária foi calculada de acordo com a informação disponível sobre a estrutura de custos e as componentes integrantes dos custos de exploração do serviço público de transporte de passageiros, salientando-se que a obrigação de prestação de informação sobre os custos relativos à realização do serviço público de transportes que operam em regime de autorização provisória não se encontra integralmente cumprida pelos Operadores presentes no território. (...) 12. O aumento tarifário resultante da aplicação cumulativa da Taxa de Atualização Tarifária Regular e Extraordinária deverá seguir as regras previstas no artigo 8º do regulamento 430/2019 de 16 de maio, incluindo a ponderação com base na quantidade de títulos de transporte vendida no ano de 2019, para efeitos de cálculo da atualização tarifária média. 13. A atualização tarifária extraordinária é proposta após processo de análise conjunta com Autoridades de Transporte envolvidas e ouvida a ANTROP e organizações sindicais. (...) Assim, considera-se razoável que a atualização tarifária extraordinária compense metade do acréscimo da massa salarial sendo o remanescente absorvido pelos operadores de transporte público (...) Tendo em conta esta estabilidade de preços, considera-se não ser necessário a atualização tarifária compensar qualquer aumento de custos com combustíveis.(...)-

¹⁹ <http://www.rodotejo.pt/programa-de-apoio-a-reducao-do-tarifario-dos-transportes-publicos-cim-leziria-do-tejo/>.

²⁰

https://ra09.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_destaques&DESTAQUESdest_boui=472473707&DESTAQUESmodo=2.

²¹ <https://www.dgeg.gov.pt/pt/estatistica/energia/>.

promoção da sustentabilidade, sem colocar em causa a acessibilidade ao sistema, num contexto de variações anormais das componentes integrantes dos custos de exploração.

41. De qualquer forma, considera-se relevante que a CIM transmita, posteriormente, e tendo em conta os dados apurados no âmbito dos reportes previstos no Regulamento n.º 430/2019 e no Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, um apuramento dos impactos das atualizações tarifárias efetuadas e não efetuadas, de 2020 a 2022, no sentido de avaliar, com dados reais, a conformidade com as regras previstas nos instrumentos legais citados.
42. Mais deverá reportar, desde já, em janeiro de 2022, o cumprimento do operador quanto a cumprimento daquelas obrigações legais de transmissão de informação, acrescendo do 22.º do RJSPTP.

IV – CONCLUSÕES

43. O atual enquadramento legal e regulamentar, conforme referido ao longo do presente Parecer, não permite fixar outra taxa de atualização que não aquela que já foi divulgada pela AMT²², nos termos da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro e que conforma a atualização regular.
44. Nos termos do artigo 8.º a 10.º do Regulamento AMT n.º 430/2019, de 16 de maio, qualquer autoridade de transportes pode submeter à AMT um pedido de atualização extraordinária de tarifas, comprovando a sua necessidade, nos termos previstos, tendo por base informação objetiva, comprovada e sindicável, designadamente fornecida pelo operador (*via contrato, artigo 22.º do RJSPTP, Relatório e Contas e/ou outros suportes*), sendo analisada, pelo regulador, a fundamentação técnica de tal opção da autoridade de transportes.
45. Em alternativa, será sempre possível às autoridades de transportes e aos operadores visitar/renegociar os instrumentos contratuais em vigor, considerando uma possível “atualização” da remuneração/compensação do operador (modificações objetivas do contrato) tendo em conta alterações, comprovadas e sindicáveis, na sua estruturas de gastos e rendimentos, sendo ainda necessário comprovar que a referida atualização é indispensável para manter a sustentabilidade da operação, permitindo o cumprimento

²² https://www.amt-autoridade.pt/media/3231/tat_2022.pdf.

das obrigações de serviço público definidas. Nestes casos é ainda essencial garantir que se não verifica qualquer “sobrecompensação” ao operador, nos termos do RJSPTP e do Regulamento.

46. No caso, considera-se ser de não obstar à fixação de uma TAT para 2022, a título extraordinário, 0,95% ao invés de 0,57%, por inclusão da TAT para 2020 de 0,38% que não foi aplicada, por estarem preenchidos os requisitos previstos no artigo 4.º, 5.º, 6.º e 10.º do Regulamento n.º 430/2019, no que se refere à orientação para os custos e promoção da sustentabilidade, sem colocar em causa a acessibilidade ao sistema, num contexto de variações anormais (não existindo dados que comprovem que não se tratam de variações conjunturais) das componentes integrantes dos custos de exploração.

Lisboa, 18 de janeiro de 2022.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino