

PARECER N.º 09/AMT/2023

I – DO ENQUADRAMENTO

1. Em 23 de novembro de 2022, a Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central (CIMAC), remeteu à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), para emissão de parecer prévio vinculativo a proposta de Segundo Aditamento ao Contrato para a Exploração do Serviço Público de Transporte de Passageiros do Alentejo Central, bem como a minuta de Contrato para Aplicação do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) nos Serviços Públicos de Transporte Rodoviário de Passageiros do Alentejo Central.
2. Recorde-se que a AMT pronunciou-se anteriormente sobre a contratualização e serviços públicos de transporte de passageiros pela CIMAC:
 - Parecer Prévio Vinculativo n.º 14/AMT/2020, de 13 de fevereiro, no sentido favorável quanto às peças do procedimento de *“Concurso público para a concessão do serviço público de transporte de passageiros regular por modo rodoviário na região do Alentejo Central”*;
 - Parecer Prévio Vinculativo n.º 26/AMT/2022, de 10 de março, no sentido favorável, quanto ao *“Primeiro aditamento ao contrato para Exploração do Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros”* e quanto ao *“Contrato para aplicação do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) nos Serviços Públicos de Transporte Rodoviário de Passageiros do Alentejo Central”*.
3. Importa referir que o contrato de serviço público, precedido de concurso público, obteve já visto favorável por parte do Tribunal de Contas.
4. O primeiro aditamento foi efetuado de forma a promover a alteração do período transitório inicial de 120 para 254 dias, durante o qual a Concessionária se comprometeu a mobilizar todos os meios necessários à execução do Contrato, e, do mesmo modo, a obter todas as necessárias autorizações, licenças ou outros títulos legalmente exigíveis, sendo que a referida prorrogação não gera qualquer direito à reposição do equilíbrio

financeiro do contrato de concessão, nem q qualquer compensação por alteração das circunstâncias relacionadas com este particular.

5. Por seu turno, o contrato atinente ao PART acomoda, na economia contratual, este instrumento financeiro, enquanto obrigação de serviço público, sendo que os apoios daqui decorrentes se encontram balizados por ato legal, implicando o cofinanciamento e da CIMAC, em níveis previamente definidos, e dependente da efetiva realização das OSP inerentes, de âmbito tarifário, cuja fiscalização depende da CIMAC enquanto entidade adjudicante e autoridade de transportes.
6. O presente parecer inscreve-se no cumprimento da missão da AMT enquanto regulador económico independente, nos termos do consignado no Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que aprova os respetivos Estatutos e de acordo com as exigências que emanam da Lei-Quadro das Entidades Reguladoras Independentes, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto.
7. A sua emissão fundamenta-se, assim, nas atribuições da AMT previstas no n.º 1 do artigo 5.º e artigo 34.º dos Estatutos, designadamente de zelar pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional, internacional e da União Europeia, aplicável à regulação, supervisão e promoção e defesa da concorrência, visando o bem público, a defesa dos interesses dos cidadãos e dos operadores económicos, e de monitorização e acompanhamento das atividades dos mercados da mobilidade e dos transportes terrestres e fluviais, e emitir parecer prévio vinculativo sobre peças de procedimento de formação dos contratos de concessão ou de prestação de serviços públicos nos setores regulados, ou sobre alterações promovidas aos contratos em vigor.

II – DO PARECER

8. Pretende agora a CIMAC celebrar um segundo aditamento ao contrato de concessão, argumentando que:
 - *“Para a aplicação do PART em 2022 no âmbito da concessão (PPV n.º 26/AMT/2022) foi celebrado um contrato autónomo que viria também a ser visado pelo Tribunal de Contas em 8 de agosto de 2022;*
 - *Com o início do período de exploração, em 01 de setembro de 2022, o Município de Vendas Novas solicitou uma Alteração Tarifária na Rede Urbana de Vendas Novas que corporiza o Lote 2 do Contrato para a Exploração do Serviço Público de Transporte de Passageiros do Alentejo Central;*

- *A proposta da LOE para 2023 e, outrossim, o documento da AMT que fixa a TAT para o próximo ano, pressupõe a compensação ao operador TAC de modo a garantir, por um lado, o não aumento das tarifas referentes aos passes e, por outro lado, a continuidade da aplicação do PART.”.*
 - *(...) de modo a garantir a inexistência de quaisquer interrupções a partir de janeiro de 2023 no que se refere às questões tarifárias, somos pelo presente a solicitar a V.ª Exa. a emissão do competente Parecer Prévio Vinculativo relativamente às minutas que se remetem em anexo, nomeadamente:*
 - *Contrato para Aplicação do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) nos Serviços Públicos de Transporte Rodoviário de Passageiros do Alentejo Central – “Minuta_Contrato_PART_2023.pdf”;*
 - *Segundo Aditamento ao Contrato para a Exploração do Serviço Público de Transporte de Passageiros do Alentejo Central – “Minuta_Aditamento_AlterTarifaria.pdf”.*
9. Desta forma, o segundo aditamento tem como objeto a modificação da Rede cuja exploração foi atribuída à Concessionária através do Contrato de Concessão sendo definida a compensação a atribuir pelo cumprimento das novas obrigações de serviço público.
 10. Compulsados os elementos disponibilizados, em 22 de dezembro de 2022 foram solicitados esclarecimentos à CIMAC, nomeadamente no sentido de aferir se as alterações preconizadas constituem uma modificação objetiva ao contrato, e se configuram alterações substanciais ao respetivo objeto contratual, e de que forma é asseverado que não falseiam a concorrência e produzem uma alteração ao equilíbrio económico do contrato a favor do cocontratante, em termos de o colocar em situação mais favorável do que a resultante do equilíbrio inicialmente estabelecido, levando em ainda em linha de conta a jurisprudência recente do Tribunal de Contas¹.
 11. Outrossim, foi igualmente questionada a CIMAC sobre se estariam em causa modificações objetivas ao contrato sem que se preenchessem os pressupostos indicados nos artigos 312.º e 420.º-A, ambos do Código de Contratos Públicos.
 12. Em 4 de janeiro de 2023, veio a CIMAC aportar os esclarecimentos peticionados, esclarecendo, relativamente ao contrato para Programa de Apoio à Redução Tarifária

¹ <https://www.tcontas.pt/pt-pt/ProdutosTC/acordaos/1sss/Documents/2022/ac014-2022-1sss.pdf>

(PART) nos Serviços Públicos de Transporte Rodoviário de Passageiros do Alentejo Central, que:

- *“A minuta remetida à AMT refere-se à continuidade da aplicação do PART aos utilizadores do SPTP rodoviário (redução de 60% sobre o valor dos passes) garantindo, paralelamente, a OSP de carácter geral determinada pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 74-A/2022, isto é, o não aumento do valor dos passes no decorrer de 2023;*
- *O Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) prevê, no seu artigo 23º, a possibilidade de imposição de obrigações de serviço público referindo que “As autoridades de transportes competentes podem impor obrigações de serviço público ao operador de serviço público, as quais devem ser formuladas de forma expressa e detalhada, por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis.”, estabelecendo que “as obrigações de serviço público são estabelecidas através de contrato a celebrar com o operador de serviço público, de portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes ou de ato do órgão executivo da autoridade de transportes competente compensando operador”;*
- *O artigo 24.º do RJSPTP estabelece ainda que “o cumprimento de obrigações de serviço público pode conferir o direito a uma compensação por obrigação de serviço público, a atribuir pela autoridade de transportes competente ao operador de serviço público respetivo” e a necessidade de assegurar que “a compensação por obrigação de serviço público não pode exceder um montante que corresponda ao efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e as receitas do operador de serviço público.” Assim, considerando a debilidade da procura de transportes numa região como o Alentejo Central não é admissível que as medidas em causa gerem um incremento de procura que se traduza num aumento de receitas do operador;*
- *O V. ofício n.º 09018/2022 (DS.SUP.036) relativo à Taxa de Atualização Tarifária 2023, refere que os “Operadores de transporte público têm o direito a ser compensados pela obrigação de serviço público tarifária estabelecida como regra geral”;*
- *O Contrato de Serviço Público de Transporte de Passageiros do Alentejo Central celebrado com o Operador TAC – Transportes do Alentejo Central (e visado*

pelo TdC) refere, na sua cláusula 12.2., que a concessionária “obriga-se a colaborar com a Concedente na concretização das ações de redução tarifária a implementar ao abrigo dos Programas de Apoio à Redução Tarifária ou medidas equivalentes previstas para cada ano.”;

- *Sobre a imposição de OSP, a cláusula 7.7. do mesmo Contrato refere ainda que “As obrigações de serviço público referidas (...) são objeto de contratualização autónoma, não podendo a Concessionária recusar a celebração do contrato quando sejam previstas as compensações por obrigações de serviço público necessárias para compensar o efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e as receitas da Concessionária, nos termos do RJSPTP e do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 referido em 7.2.2., e seja emitido parecer prévio positivo pela AMT.”;*
- *As alterações em apreço resultam de uma obrigação tarifária imposta por via da Resolução do Conselho de Ministros nº 74-A/2022, de 6 de novembro que impede o aumento de tarifa dos passes aos seus utilizadores em 2023, prevendo, contudo, o pagamento do défice aos operadores.”.*

13. Mais foi referido que:

- *“(…), a Minuta de Contrato para “Aplicação do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) nos Serviços Públicos de Transporte Rodoviário de Passageiros do Alentejo Central “ não constitui uma modificação objetiva ao contrato nem configura alterações substanciais e objetivas porquanto se limita a cumprir estritamente com os princípios estabelecidos no Contrato de Serviço Público de Transporte de Passageiros e na Lei e a obrigatoriedade de compensação sempre que for imposta uma obrigação de serviço público (neste caso tarifária) que tenha reflexo negativo nas contas do concessionário.*
- *Por outro lado, as alterações em causa não falseiam nem produzem uma alteração ao equilíbrio económico do contrato a favor do cocontratante, em termos de o colocar em situação mais favorável do que a resultante do equilíbrio inicialmente estabelecido, porquanto, como se referiu anteriormente, elas tem como único objetivo a salvaguarda das condições financeiras do contrato e assegurar o equilíbrio económico do concessionário..”.*

14. Ademais, e no que belisca especificamente ao segundo aditamento ao Contrato para a Exploração do Serviço Público de Transporte de Passageiros do Alentejo Central, veio a CIMAC esclarecer expressamente que:
 - *“Com o presente aditamento, pretende-se alterar o tarifário relativo ao Lote 2 de modo a fomentar a intermodalidade entre os serviços de transporte urbanos e interurbanos, potenciando uma maior atratividade na utilização do Transporte Público;*
 - *- A rede urbana de Vendas Novas, sobre a qual incide a alteração tarifária objeto do presente aditamento, é explorada em regime de prestação de serviços, sendo as receitas tarifárias da titularidade da CIMAC;*
 - *- a alteração da estrutura tarifária, com a introdução dos novos títulos de transporte, não produz qualquer efeito financeiro sobre as receitas da Concessionária, não existindo por isso direito a compensações ao operador por via da alteração prevista no presente aditamento.”*
15. Assim, compulsada toda a informação disponibilizada atinente ao aditamento em apreço, prefigura-se que a mesma é coerente com os pressupostos elencados.
16. De notar que este aditamento encontra a sua fundamentação legal no plasmado na Lei n.º 52/2015, no Regulamento 1370/2007, no Decreto – Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto e, ainda, no Código dos Contratos Públicos (CCP).
17. Aliás, cumpre especificamente sublinhar que o artigo 312.º do CCP estabelece como fundamentos para a modificação dos contratos, sem prejuízo de outros, “as razões de interesse público decorrentes de necessidades novas ou de uma nova ponderação das circunstâncias existentes.”.
18. Nesta linha, atento o consignado no artigo 313.º do CCP, em situação alguma pode a modificação operada consubstanciar uma alteração da natureza global do contrato, atentas as prestações principais que enformam o seu objeto.
19. Ora, a modificação ancorada em razões de interesse público não pode colher quando implicar uma alteração substancial do contrato, impedindo, restringindo ou falseando a concorrência, seja por introduzir alterações que se inicialmente vertidas no caderno de encargos produziram alterações no produto da análise das propostas, seja por alterarem o equilíbrio contratual a favor do cocontratante quando comparado com o equilíbrio inicialmente estabelecido, ou ainda por determinar uma alteração substancial do objeto do contrato.

20. Nos termos do artigo 17.º do CCP, o valor do contrato é o valor máximo do benefício económico que se estima poder ser obtido pelo adjudicatário com a execução de todas as prestações que constituem o seu objeto, incluindo, o preço a pagar pela entidade adjudicante, por terceiros, o valor de quaisquer contraprestações a efetuar em favor do adjudicatário e ainda o valor das vantagens que decorram diretamente para este da execução do contrato e que possam ser configuradas como contrapartidas das prestações que lhe incumbem;
21. Importa referir que o contrato de serviço público, precedido de concurso público, obteve visto favorável do Tribunal de Contas e encontra-se em pleno funcionamento, decorrido que está o período transitório final.
22. O aditamento foi efetuado de forma a acomodar o Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos (PART), enquanto obrigação de serviço público) que se traduz numa diminuição de rendimentos associados à imposição de venda de títulos de transporte a preços reduzidos, importando financiar a despesa associada à perda de rendimentos.
23. Tendo em conta a jurisprudência recente do Tribunal de Contas (<https://www.tcontas.pt/pt-pt/ProdutosTC/acordaos/1sss/Documents/2022/ac014-2022-1sss.pdf>), é relevante confirmar se:
- As alterações constituem modificação objetiva ao contrato, e se configuram alterações substanciais ao respetivo objeto contratual, e de que forma não falseiam a concorrência e produzem uma alteração ao equilíbrio económico do contrato a favor do cocontratante, em termos de o colocar em situação mais favorável do que a resultante do equilíbrio inicialmente estabelecido;
 - Estão em causa modificações objetivas ao contrato sem que se preencham os pressupostos indicados nos artigos 312.º e 420.º-A do CCP.
24. De acordo com o CCP:

“Artigo 312.º

Fundamentos

O contrato pode ser modificado com fundamento nas condições nele previstas e ainda com os seguintes fundamentos:

a) Quando as circunstâncias em que as partes fundaram a decisão de contratar tiverem sofrido uma alteração anormal e imprevisível, desde que a exigência das obrigações por si assumidas afete gravemente os princípios da boa-fé e não esteja coberta pelos riscos próprios do contrato;

b) Por razões de interesse público decorrentes de necessidades novas ou de uma nova ponderação das circunstâncias existentes.

25. A primeira das situações em que o CCP) prevê a possibilidade de modificação do contrato é, muito claramente, “com fundamento nas condições nele previstas”.

Ora, as peças procedimentais que mereceram crivo favorável da AMT já consagram a possibilidade de modificações ao contrato em resultado da determinação, por parte da Entidade Adjudicante, de obrigações de serviço público adicionais ou de prestações de serviço público adicionais.

[...]

Com efeito, o legislador estabeleceu, no CCP:

“Artigo 429.º

Princípios gerais e regime especial

1 - Na exploração de uma atividade de serviço público, o concessionário está sujeito aos seguintes princípios:

a) Continuidade e regularidade;

b) Igualdade;

c) Adaptação às necessidades.”

26. Tal não pode ser pretexto, naturalmente, para violar os princípios basilares da contratação pública, designadamente o princípio da concorrência mas há que relevar que ter em conta que os contratos de serviço público que visam assegurar a prestação de um serviço de interesse económico geral às populações não podem ser vistos de

forma inalterável tendo de ser equilibrar e balancear o princípio da concorrência com o princípio da adaptação às necessidades.

27. O artigo 312.º do CCP prevê a possibilidade de modificações do contrato: *“Por razões de interesse público decorrentes de (..) uma nova ponderação das circunstâncias existentes.”*.
28. Os apoios conferidos à administração local para financiar o PART, Protransp e outros tem estado dependente da vigência do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, que foi recentemente prorrogado pelo Decreto-lei n.º 89/2022, de 30 de setembro.
29. Ora, tal condiciona a oportunidade e forma da administração local de proceder a modificações e adaptações de contratos em vigor.
~~De acordo com o Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, e o Decreto-Lei n.º 89/2022, de 30 de setembro, a alteração de preço dos contratos de transporte público local é permitida quando se verifique uma alteração das circunstâncias que justifique a alteração.~~
30. A esta luz, da leitura conjugada do preceituado nos art.º 312.º e 429.º do CCP, prefigura-se que foi cumprido o estabelecido no CCP quanto aos fundamentos de modificação do contrato, revelando-se, pois, a alteração consentânea com as regras legais e jurisprudenciais aplicáveis.
31. Do mesmo passo, cumpre vincar que nos termos do consignado no já referido artigo 313.º do CCP (na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 111-B/2017, de 31/08) são fixados os limites às modificações contratuais (sublinhado nosso):

“Artigo 313.º

Limites

1 - A modificação de qualquer contrato público, com os fundamentos previstos no artigo anterior, encontra-se sujeita aos seguintes limites:

- a) Não pode conduzir à alteração substancial do objeto do contrato;*
- b) Não pode configurar uma forma de impedir, restringir ou falsear a concorrência;*
- c) Não é permitida quando sejam introduzidas alterações que, se fizessem parte do caderno de encargos, teriam ocasionado, de forma objetivamente demonstrável, a alteração da ordenação das propostas avaliadas ou a admissão de outras propostas;*
- d) O aumento total de preço originado pelas eventuais modificações não pode ultrapassar 25 /prct. do preço contratual inicial, no caso da alínea a) do artigo anterior, e 10 /prct. do preço contratual inicial, no caso da alínea b) do artigo anterior;*
- e) Não pode alterar o equilíbrio económico do contrato a favor do cocontratante em termos de este ser colocado em situação mais favorável do que a resultante do equilíbrio inicialmente estabelecido.*

2 - Não estão sujeitas às alíneas b) e c) do número anterior as modificações que resultem da natureza duradoura do vínculo contratual, desde que o decurso do tempo as justifique.

3 - A modificação dos contratos especialmente regulados no título ii da parte iii fica sujeita aos limites aí previstos.

4 - Nos contratos com objeto passível de ato administrativo e demais contratos sobre o exercício de poderes públicos, o fundamento previsto na alínea a) do artigo anterior não pode conduzir à modificação do contrato por decisão judicial ou arbitral, quando esta interfira com o resultado do exercício da margem de livre decisão administrativa subjacente ao mesmo ou implique a formulação de valorações próprias do exercício da função administrativa.

5 - As modificações que não respeitem os limites estabelecidos no presente Código determinam a adoção de um novo procedimento de formação de contrato, caso a entidade adjudicante mantenha a decisão de contratar.”.

32. Ora, a modificação contratual em apreço não conduz à alteração substancial do objeto do contrato, na medida em que estamos perante a prestação de serviços de transporte público de passageiros adicionais, com a mesma natureza do objeto do contrato, tal como previsto no Contrato.
33. A alteração proposta afigura-se não configurar uma forma de impedir, restringir ou falsear a concorrência, nem são introduzidas alterações que, se fizessem parte do caderno de encargos, teriam ocasionado, de forma objetivamente demonstrável, a alteração da ordenação das propostas avaliadas ou a admissão de outras propostas, dado que estamos perante uma operacionalização daquilo que já constava expressamente das peças do concurso: a possibilidade de realização de serviços de transporte adicionais.
34. A modificação contratual não se afigura alterar o equilíbrio económico do contrato a favor do cocontratante em termos de este ser colocado em situação mais favorável do que a resultante do equilíbrio inicialmente estabelecido.
35. Por seu turno, no que concerne à minuta de contrato para aplicação do PART nos serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros do Alentejo central, começa-se por assinalar que nos termos do consignado nos pontos 12.2 e 12.3 da Cláusula 12.^a do contrato para a exploração do serviço público de transporte rodoviário de passageiros do Alentejo Central, a concessionária obriga-se a colaborar na implementação das reduções tarifárias que vierem a ser determinadas pela concedente, de acordo com as

medidas previstas para cada ano, as quais configuram obrigações de serviço público adicionais ao referido contrato.

36. Outrossim, em cumprimento do preceituado na Cláusula 7.7 do Contrato e do artigo 23.º do Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros (RJSPTP), verifica-se a necessidade de contratualização autónoma através de contrato próprio de onde constem as reduções tarifárias a praticar e o montante de compensações a atribuir por redução dos preços praticados nos títulos de transporte comercializados.
37. Nesta linha, a elaboração do contrato em apreço, que preceitua que a aplicação das reduções tarifárias se estima que gere um efeito financeiro líquido negativo num montante [confidencial] acrescido de IVA à taxa legal em vigor, entre 01 de janeiro e 31 de dezembro de 2023, que resulta em boa medida da estimativa em alta do número de utilizadores e dos aumentos tarifários produzidos pela Taxa Atualização Tarifária para o ano de 2023, nos termos densificados no Anexo 1 à minuta de contrato em análise.
38. Salienta-se, ainda, que em relação ao procedimento anterior, já visado pelo Tribunal de Contas, verifica-se que o prazo plasmado na minuta de contrato atinente ao PART é de doze meses, ao invés do anterior que abrangia apenas um período de quatro meses, havendo um incremento do valor a suportar pela CIMAC a título de compensação tarifária de cerca de [confidencial], em consequência do acréscimo da estimativa do número de utilizadores, influenciada pelo alargamento do período, e, como se referiu, pelo efeitos dos aumentos tarifários decorrentes da aplicação da taxa de atualização tarifária para o ano de 2023, que se cifrou em 6,1%..
39. Ora, nos termos do previsto da Cláusula 7.7 do Contrato a imposição dessas OSP Adicionais gera o dever de compensação pela CIMAC em idêntico valor, sendo a despesa financiada pelo PART de acordo com as condições definidas anualmente pela Lei do Orçamento do Estado.
40. A despesa gerada pelas OSP adicionais impostas pela minuta de Contrato em análise cumprem os limites previstos no artigo 420.º- A do Código dos Contratos Públicos
41. De qualquer forma, a Autoridade de Transportes apresentou a AMT uma minuta de contrato para aplicação do PART indicando que nos termos do Contrato a Concessionária se obriga a colaborar na implementação das reduções tarifárias que venham a ser determinadas pelo Concedente e que, nos termos do Artigo 23.º do RJSPTP, essa contratualização deve ser autónoma, através de contrato próprio, de onde constem as reduções tarifárias a praticar bem como as respetivas compensações

(que se estimam em [confidencial] para o período entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2023).

42. Ora, como bem se refere, esta obrigação de serviço público tarifária resulta de uma regra geral, imposta pelo Governo para 2023 que determina que durante este ano não tenham lugar aumentos tarifários nos “passes” (com impactos para os passageiros) Ainda assim, tratando-se de uma OSP (uma “OSP Adicional”), esta deve ser compensada, de acordo com o regime legal aplicável (Regulamento 1370/2007, RJSPTP, considerando, ainda o disposto na RCM 74-A/2022, na LOE23 e ainda na Deliberação da AMT relativa à TAT para 2023), desde que sejam respeitados os limites previstos no Artigo 420º-A do CCP.

III - DETERMINAÇÕES E RECOMENDAÇÕES

43. De sublinhar que não cumpre à AMT, enquanto regulador económico independente, impor a opção por quaisquer cenários e/ou modelos, competindo-lhe, antes, refletir sobre os Modelos propostos e escolhidos pelas Autoridades de Transportes, tendo em conta a sua *compliance* com o enquadramento jurídico e jurisprudencial em vigor, bem como as suas consequências no mercado e com observância das racionalidades supra referidas e eventuais impactos jus concorrenciais, diretos e indiretos
44. Os contratos de serviço público celebrados no âmbito do RJSPTP estão condicionados pelo circunstancialismos locais relativos aos múltiplos sistemas de transportes públicos de passageiros, que são muito diversos ou com uma grande amplitude/ cambiantes, sendo por isso necessário ter em conta a maturidade do mercado e os modelos contratuais adotados por cada autoridade de transportes nos diversos casos concretos, incluindo, nomeadamente, uma análise ponderada sobre a alocação e partilha de risco operacional.
45. Os dados utilizados para a definição de obrigações de serviço público devem basear-se no levantamento dos indicadores relevantes do sistema de transportes e do território em causa e permitir concluir, com algum grau de razoabilidade, por uma adequada aderência à realidade, tendo não apenas em conta indicadores financeiros, mas também económicos e todos os referentes às diversas externalidades associadas ao Ecosistema.
46. De qualquer forma, uma vez que a fundamentação e a execução contratual devem propugnar por alcançar pressupostos de transparência e objetividade, e tendo em conta

a obrigação que impende sobre as autoridades de transportes de assegurar, através de modelo contratual válido e exequível, a manutenção da disponibilização de um serviço público essencial, determina-se_

- Previamente à assinatura dos contratos, deve ser remetido à AMT o modelo económico-financeiro atualizado, face às alterações em causa;
 - Devem ser segregadas, designadamente de forma contabilística, as receitas das compensações pagas a diversos títulos (por contrato, por reduções tarifárias, por compensação por não atualização tarifária, etc)
 - Deverão ser enviados à AMT, assim que assinadas, as versões definitivas dos contratos.
47. Mais se recomenda que a contratualização, de forma autónoma, da obrigação de serviço adicional relativa à implementação de não atualização tarifária para 2023, pelas razões explanadas no presente parecer.

IV – DAS CONCLUSÕES

48. Face ao exposto, e atento o teor da informação disponibilizada, nada obsta às modificações do Contrato para a exploração do serviço público de transporte rodoviário de passageiros do Alentejo Central, nos termos apresentados, considerando-se que não se alteram os pressupostos essenciais do modelo contratual, dando execução a mecanismos contratuais existentes, balizados nas normas legais aplicáveis.
49. Em rigor, a rede urbana de Vendas Novas, sobre a qual incide a alteração tarifária objeto do aditamento em apreço, é explorada em regime de prestação de serviços, sendo as receitas tarifárias da titularidade da CIMAC.
50. Sendo que a alteração da estrutura tarifária, com a introdução dos novos títulos de transporte, não produz efeitos financeiro sobre as receitas da Concessionária, não existindo por isso direito a compensações ao operador por via da alteração prevista, o que motiva que inexista despesa associada ao presente aditamento.
51. No que concerne ao contrato para PART nos Serviços Públicos de Transporte Rodoviário de Passageiros do Alentejo Central, as alterações preconizadas resultam da obrigação tarifária imposta por via da Resolução do Conselho de Ministros n.º 74-A/2022, de 6 de novembro, que impede o aumento de tarifa dos passes aos seus utilizadores em 2023 e será financiada via Orçamento do Estado.

52. Desta forma, o parecer é no sentido favorável, por resultar uma avaliação de efetiva conformidade com o enquadramento legal aplicável, condicionado ao cumprimento das determinações efetuadas.

Lisboa, 02 de fevereiro de 2023.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino