

PARECER N.º 27/AMT/2023

I — Introdução e objeto

1. O presente Parecer inscreve-se no cumprimento da missão da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) enquanto regulador económico independente, nos termos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, e é elaborado em resposta a solicitação da **Camara Municipal de Guimarães “CMG”**, que remeteu à AMT o pedido de emissão de Parecer Prévio Vinculativo relativo às peças do procedimento tendente à **contratualização do Serviço Público de Transporte Flexível de Passageiros no Município de Guimarães**.
2. Este serviço será contratualizado com Vitrus Ambiente, EM, S.A. que é um operador interno do Município de Guimarães que, para o efeito, é a autoridade de transportes competente.
3. Para instrução do pedido de parecer a CMG apresenta a proposta de deliberação aprovada em Assembleia Municipal de 16.12.2022 e respetivos anexos; (i) Anexo I – Contrato de Prestação de Serviço Público de Transporte Rodoviário Flexível de Passageiros Flexível com a VITRUS Ambiente, EM, S.A., que integra as Minuta do Contrato e os respetivos anexos 1 a 6, bem como o apêndice ao anexo 1; (ii) Anexo II – Tarifário Aplicável à Utilização do Serviço Público de Transporte Rodoviários de Passageiros Flexível; e (iii) Anexo III – Relatório do Modelo de Organização e Gestão.
4. A operação de transporte flexível a pedido, cujas peças procedimentais são agora objeto de análise, será complementar ao serviço regular realizado pela Guimabus e tendente a proporcionar os níveis de serviço mínimos previstos no Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) e ainda colmatar o défice de oferta no período noturno e aos fins de semana e feriados.
5. Assinala-se que a AMT se pronunciou anteriormente sobre as peças processuais para a contratualização da concessão do serviço público de transporte rodoviário de

passageiros do Município de Guimarães, tendo emitido o Parecer Prévio Vinculativo 12/AMT/2020¹, que foi outorgada à Guimabus com contrato foi assinado em 02.02.2021.

6. Foram oportunamente solicitados esclarecimentos adicionais à CMG conforme mensagem de correio electrónico de 03.02.2023, com registo SAI_AMT/2023/1163, tendo a CMG respondido através da mensagem de correio electrónico de 03.04.2023, com registo ENT_6787, esclarecendo as questões colocadas pela AMT, bem como remetendo diversos documentos tendentes a justificar as opções tomadas nomeadamente (i) Produção KM_TPF e (ii) “PRT-042-01-05 Relatório Modelo de Organização e Gestão TPF_meios próprio², onde é feita a avaliação do mérito económico da exploração do serviço TPF no concelho de Guimarães, pelo que se apresenta agora análise global aos documentos procedimentais

II — Do Enquadramento

7. A emissão deste parecer fundamenta-se, nas atribuições da AMT, previstas no n.º 1 do artigo 5.º dos Estatutos, designadamente, de 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, e de monitorização e acompanhamento das atividades dos mercados da mobilidade e dos transportes terrestres e fluviais, bem como, na avaliação das políticas referentes ao Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, assim como, se inscreve, no âmbito da reforma estrutural consubstanciada na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes de Passageiros (RJSPTP), bem como, do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 2016/2338, do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de dezembro de 2016, relativa aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros.
8. A Vitrus Ambiente, EM, S.A. é uma empresa municipal cujos Estatutos foram recentemente alterados, após aprovação em Assembleia Municipal, de modo a incluir no seu objeto social a realização de serviço de transporte de passageiros.

¹ Parecer Prévio Vinculativo “positivo, condicionado ao efetivo cumprimento das determinações” efetuadas no mesmo

² Diversos documentos com o mesmo título em formato Excel.

9. Da documentação apresentada, o Anexo III – Relatório do Modelo de Organização e Gestão data de 23 de novembro de 2022 cujo conteúdo inclui a avaliação de soluções operacionais, nomeadamente em termos de estrutura organizativa para o serviço e transporte flexível bem como a avaliação económica, constitui base de fundamentação das opções a tomar pela CMG.
10. Aquele documento cobre o período de 2023 a 2033, correspondente prazo previsto para a concessão - 10 anos, procurando caracterizar a procura e a oferta atual e futura, padrões de mobilidade, serviços essenciais e proposta de rede a contratualizar em articulação com o serviço público regular de transporte de passageiros que está concessionado à Guimabus, tomando em consideração, nomeadamente quanto os requisitos previstos pelo RJSPTP.
11. O prazo de 10 anos foi assumido por indicação da CMG como sendo o que permitirá suportar o investimento inicial na frota³, procurando assim consensualizar uma melhor oferta às populações e com custos que sejam comportáveis para o município, tendo os estudos sido desenvolvidos tomando como base aquele período.
12. A avaliação económica considerou para os anos após 2023 o definido pelo critério de convergência do pacto de Estabilidade para a Zona Euro, isto é de 2%.
13. Importa notar que, conforme é expresso no documento, sendo um serviço novo no Município, não há qualquer histórico de procura, pelo que foram equacionados dois cenários de procura - procura baixa e procura razoável – os quais serviram de suporte à estimativa receitas.
14. Os custos de investimento foram estimados tendo como pressuposto a aquisição, baseada nas necessidades de frota para a realização da operação desenhada, de 3 autocarros tipo “mini” elétricos e um posto de carregamento rápido e um sistema de suporte informático à operação.
15. A opção por veículos elétricos é uma opção / requisito definido pela CMG, que será adiante analisada.
16. Como resultado da avaliação económica realizada e considerando os pressupostos expressos no documento, resulta claramente que se estará em presença de uma

³ A frota terá como base 3 veículos, tipo “mini bus” elétricos novos.

operação apenas economicamente viável com a atribuição de compensação por obrigações de OSP por parte da CMG, sendo apresentada a comparação para os casos de a mesma ser realizada por operador interno e por operador privado.

17. Considerando uma TIR de [confidencial] %, valor justificado no documento, é concluído que o valor por v*km em 2023 deveria ser de [confidencial] € no caso de operador interno e de [confidencial] € para operador privado, conduzindo ainda aos valores apresentados no quadro seguinte que apresenta os principais valores associados ao modelo económico e do ciclo de vida da prestação dos serviços para os dois tipos de operador:

[confidencial]

18. Contudo, conclui-se no documento que:

“Não obstante a conclusão mencionada no parágrafo anterior, baseada no exercício de simulação neste documento apresentada, a contratação de um operador privado não será a opção a incorrer pela Câmara Municipal de Guimarães. Não se tratando de uma decisão arbitrária, a contratação de um operador interno (empresa municipal) constitui a mais adequada face às razões já mencionadas nos capítulos 1.4 e 1.6. Assim, conclui-se que:

1. Assumindo a mesma taxa de retorno para o operador interno e operador privado, e tudo o resto constante, o operador privado implicaria uma compensação por OSP menor do que o operador interno.

2. Contudo, a diferença entre ambos os cenários é de penas [confidencial] € em termos atuais, ou seja, cerca de [confidencial] euros por ano. Assim, o nível de incerteza associado à falta de maturidade dos dados reais sobre o sistema levariam a, certamente a que um privado venha a exigir um prémio de risco (i.e. uma remuneração adicional para cobrir este risco) que mais do que compensará esta diferença mínima entre os cenários.

Resumidamente, o serviço de TPF no concelho de Guimarães não apresenta a maturidade e risco adequados para uma contratação tradicional submetida à competição de mercado.”

19. A análise realizada aos documentos pré contratuais suscitou algumas questões em matéria de fundamentação das opções tomadas e disposições do contrato de

concessão, para as quais foi solicitado o devido esclarecimento à CMG, por correio electrónico de 3.2.2023, conforme se transcreve:

“Assim, trata-se de uma operação de transporte a pedido, em complementaridade com o serviço regular realizado pela GUIMABUS, tendente a proporcionar os níveis de serviço mínimos previstos no RJSPTP e ainda colmatar o défice de oferta no período noturno e aos fins de semana e feriados, tendo para o efeito sido apresentados níveis e tipologia dos investimentos necessários, nomeadamente em meios humanos e materiais, neste caso particular a aquisição de frota de 3 veículos tipo Minibus elétricos.

Sobre esta opção solicitamos esclarecimento mais detalhado sobre a sua fundamentação, nomeadamente da existência de estudos de procura que apontem para necessidade deste tipo de veículos face, por exemplo, ao recurso à prestação de serviço por táxis.

No que se refere explicitamente ao documento “Anexo III – Relatório do Modelo de Organização e Gestão”, consideramos de referir que, embora não esteja em causa a correção do mesmo, deveriam ser melhor detalhados os cálculos associados à produção quilométrica anual, à determinação da VAL e da TIR, ao dimensionamento da operação.

Quanto ao cálculo da taxa de retorno dos ativos apresentado no ponto 2.1.4, solicita-se esclarecimento, uma vez que inicialmente é indicado [confidencial] % como o valor considerado para o parâmetro PM que depois não é refletido no cálculo efetuado. Importa assim clarificar o cálculo desta taxa, uma vez que a mesma condiciona todos os resultados posteriores.

Neste âmbito, entendemos a conveniência em melhor justificar o valor de [confidencial] %, adotado para a taxa de retorno, nomeadamente quanto à sua razoabilidade tendo em consideração que se está perante uma operação quase isenta de riscos para o operador, quando a taxa de referência máxima para o setor dos transportes, indicada pelo Banco de Portugal é de 10%.

Ainda relacionado com esta matéria e com o enquadramento mencionado, solicita-se também o esclarecimento sobre a ponderação efetuada para a fixação do valor unitário aplicável ao pagamento dos acréscimos de produção

anual, que é de [confidencial] € (valor para o ano inicial), tendo em consideração valores correntes do mercado.

Finalmente, solicita-se também o esclarecimento justificativo para a minuta de contrato não prever a redução de pagamentos em caso de produção inferior ao contratado nos mesmos termos em que estabelece o pagamento em caso de acréscimo de produção.”

20. A CMG respondeu em 3.4.2023 por ofício esclarecendo as questões formuladas e juntando documentação de suporte adicional, identificada no ponto 6, e da qual se extraem as passagens mais significativas, nomeadamente quanto ao dimensionamento e tipologia da frota a adquirir, os parâmetros utilizados no cálculo económico e ainda o clausulado contratual. Assim:

20.1. Relativamente ao dimensionamento da frota, é referido que,

“O estudo para a implementação e operacionalização deste serviço de mobilidade a pedido – Transporte de Passageiros Flexível, teve como base dois cenários de procura por circulação, um dos quais apresenta uma procura média de 6 passageiros por circulação. Para efeitos de dimensionamento da frota, importa garantir não só o transporte da procura média, mas também capacidade para situações pontuais de procura bastantes acima da média, sobretudo para acautelar situações em que a procura possa gerar a necessidade de veículos de maior dimensão. Assim pressupôs-se que este serviço seria realizado por um contingente de três veículos com a referida tipologia, garantindo a necessária capacidade para serviços com maior potencial, que registem picos de procura, sem prejuízo da eventual subcontratação, externa, com viaturas de menor capacidade, inferior a 9 lugares, designadamente táxis. Adicionalmente, a elaboração do modelo considerou ainda a fetação dos meios próprios ao serviço de transporte preconizados, nomeadamente nos dias úteis, durante o corpo do dia, por forma a dar cumprimento aos requisitos mínimos do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), que não ficaram garantidos na oferta de serviço público de transporte de passageiros regular objeto da concessão nomeadamente com os denominados circuitos das freguesias de Polvoreira e Poncelo, mas nos períodos noturno e de fim-de-semana e feriados, a pedido. Neste contexto, não existe de forma objetiva um estudo de procura

associado ao TPF agora preconizado, mas um claro fundamento da necessidade para o cumprimento dos requisitos mínimos do RJSPTP identificados no “plano para a exploração do serviço público de transporte rodoviário de passageiros no concelho de Guimarães”, sobre o qual foi desenvolvido o procedimento concursal para a Concessão de serviço público de transporte rodoviário de passageiros regular, municipal.”

20.2. Quanto aos parâmetros utilizados no estudo económico,

“O considerado para o parâmetro PM, constante do cálculo a da taxa de retorno dos ativos apresentado no ponto 2.1.4 – [confidencial] %, não se considera de facto correto, tratando-se de um lapso. A taxa a considerar é de [confidencial] %, pelo que atualizamos agora o Capítulo 2.1.4 – Taxa de Atualização:

(...)”

Mais refere a CMG que:

“Em conformidade com o método de cálculo da taxa de retorno supra explanada, a taxa de inflação encontra-se implícita na taxa de retorno. À data do estudo, tal como na presente data, o ambiente económico é de instabilidade, apresentando um aumento das taxas isentas de risco e do prémio de risco do mercado, não obstante, a taxa de retorno mantém-se abaixo dos 10%. O risco operacional, ou de negócio, é medido pelo beta dos ativos. Por referência, um beta igual a 1, significa um risco de negócio médios de uma economia, e, como tal um beta inferior a 1, significará um setor com um risco operacional inferior à média.

No caso foi utilizado um beta de 0,69, o que demonstra que se está a considerar que este operador enfrenta um risco operacional baixo. A taxa aumentou não porque o risco operacional tenha aumentado (o beta dos ativos manteve-se), mas antes porque as obrigações do tesouro da República portuguesa (proxy para a taxa sem risco), aumentaram de forma muito significativa – de 0,02% em 13 de janeiro de 2021 para 3,04% em 16 de novembro de 2022, bem como o prémio de risco de mercado para investir em Portugal – de [confidencial] % em 1 de janeiro de 2021 para 8,67% em 1 de julho de 2022.

O modelo económico e financeiro foi desenvolvido com o objetivo de determinar o valor V_{km} para $VAL=0$, tendo em consideração os rendimentos operacionais, os gastos operacionais, o investimento, as questões fiscais e a tesouraria para o prazo de duração do contrato de serviço público, para uma produção comercial anual de 86.018 km anuais, traduzindo-se num total de 860.180 km ao longo dos 10 anos, e uma TIR de [confidencial] %. O modelo económico e financeiro tem como data 23 de novembro de 2022 e foi elaborado com valores de 2023 no que concerne aos motoristas, veículos com a tipologia minibus elétricos, postos de carregamento rápido, sistemas informáticos e outros gastos operacionais e de financiamento.

20.3. Finalmente no que concerne ao clausulado contratual em concreto à Cláusula 53^a, a CMG propôs a modificação do seu teor de modo a acomodar a observação feita pela AMT, alterando a referência ao ajustamento da transferência de modo a condicioná-las não apenas à realização e uma produção superior ao valor de referência, mas incluindo também o caso de ser realizada uma produção inferior ao valor de referência, assim:

Onde se lê:

“2) Caso, por força do disposto na Cláusula 17^a, o Operador realize, no ano, contratual, uma produção (veic.km) diferente da produção de referência anual definida no Anexo 1 (Rede), a transferência financeira prevista no n.º 1 é objeto e ajustamento num dos termos seguintes:

a) Caso a produção realizada pelo Operador no âmbito da Prestação de Serviços no ano contratual k seja superior ao valor de produção de referência anual em até 1% (um por cento), não há lugar a qualquer ajustamento da transferência;

ou

b) Caso a produção realizada pelo Operador no âmbito da Prestação de Serviços no ano contratual k seja superior ao valor de produção de referência anual em até 10% (dez por cento), à transferência referida no n.º 1 acresce um valor correspondente ao produto da multiplicação do preço unitário por veículo quilómetro ([...]€/veic.km) pelo acréscimo de produção quilométrica efetivamente realizado.”

deve passar a ler-se:

“2) Caso, por força do disposto na Cláusula 17ª, o Operador realize, no ano, contratual, uma produção (veic.km) diferente da produção de referência anual definida no Anexo 1 (Rede), a transferência financeira prevista no n.º 1 é objeto e ajustamento num dos termos seguintes:

a) Caso a produção realizada pelo Operador no âmbito da Prestação de Serviços no ano contratual k seja superior ou inferior ao valor de produção de referência anual em até 1% (um por cento), não há lugar a qualquer ajustamento da transferência; ou

b) Caso a produção realizada pelo Operador no âmbito da Prestação de Serviços no ano contratual k seja superior, ou inferior, ao valor de produção de referência anual em até 10% (dez por cento), à transferência referida no n.º 1 acresce, ou é subtraído, um valor correspondente ao produto da multiplicação do preço unitário por veículo quilómetro ([...]€/veic.km) pelo acréscimo de produção quilométrica efetivamente realizada.”

III — Da Análise

21. O serviço em causa assume um elevado grau de incerteza, uma vez que não há histórico que permita aquilatar das efetivas prestações futuras, decorrendo o seu desenho dos estudos prospetivos de procura que foram realizados e também que suportaram a concessão do serviço regular.
22. Aliás, decorre também daquela contratação a necessidade de criar e operar um serviço supletivo de transporte flexível, de modo a promover o cumprimento dos critérios mínimos de serviço preconizados no RJSPTP e no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, de 23 de outubro de 2007, os quais, por razões económicas e operacionais não seriam compatíveis com soluções de transporte regular clássico.
23. Os documentos apresentados pela CMG cuja análise origina este Parecer, estão identificados nos pontos 1 a 6 deste parecer.
24. A opção tomada, contratação do serviço a operador interno, a Vitrus Ambiente, EM, S.A., foi aprovada em reunião do órgão executivo e objeto de deliberação favorável em

Assembleia Municipal, sendo apresentada a fundamentação económica e financeira de suporte à decisão.

25. A empresa Vitrus Ambiente EM, S.A. é estatutariamente capaz para a realização do serviço de transporte de passageiros, devendo previamente ao início da operação serem realizados todos os registos e obtidas a licenças legalmente requeridas para o transporte de passageiros.
26. O prazo do contrato a celebrar será de dez anos, justificados pela CMG, como os adequados à amortização dos investimentos a realizar, essencialmente em material circulante e respetivo carregador rápido e de apoio à operação, software.
27. A minuta do contrato de serviço público de transporte de passageiros flexível, considerando também os respetivos anexos, apresenta de modo coerente e claro as obrigações das partes, devendo permitir um adequado desenvolvimento da operação, garantindo simultaneamente o controlo por parte do Município e a ausência de constrangimentos por parte do operador.
28. Existe uma inquestionável ligação entre o nível de risco assumido pelo operador e o conceito de lucro razoável, contudo os valores considerados encontram-se coerentes com os valores de mercado, embora tratando-se de um operador interno e apesar do risco associado à operação poderiam eventualmente ser considerados valores mais conservadores.
29. No entanto a otimização dos encargos públicos que estará sempre na primeira linha das opções tomadas pelo eventual aumento ou mesmo redução de encargos com OSP, poderá conduzir à necessidade de reavaliação da compensação através da ponderação da revisão dos critérios e mecanismos que permitam atingir os objetivos pretendidos, o que, tratando-se de um operador interno, poderá ser facilitado.
30. É de notar a questão relacionada com o valor por quilómetro mais elevado na opção de internalização do serviço de transporte, face à sua contratualização a um operador privado, que poderia conduzir, numa perspetiva de racionalidade económica estrita a pôr em causa a opção da CMG de atribuir o serviço à Vitrus Ambiente EM, S.A.
31. No entanto e atendendo à incerteza associada a este serviço, tal como já referido em que não existe qualquer histórico e que poderá vir a necessitar de ajustamentos, o que aumenta o risco da operação e conseqüentemente poderá incrementar os custos se

submetido ao mercado, pelo que considerando a relativamente redizida diferença entre ambos os cenários, conforme decorre do Estudo Económico Financeiro, também se considera que a opção da CMG é aceitável.

32. Como exposto anteriormente a AMT questionou a CMG sobre alguns aspetos constantes na documentação, tendo aquela autoridade de transporte respondido conforme também atrás se apresentou, sendo que se consideram válidas as respostas dadas, que quando aplicável acolheram as preocupações manifestadas pela AMT.
33. Assim no que respeita ao dimensionamento da frota e em especial a tipologia dos veículos, “minibus”, afigura-se que a mesma é compatível com as projeções e utilização prevista, sem prejuízo aliás da sua utilização em outros serviços de transporte de passageiros por parte da Vitrus Ambiente EM, S.A., tal como transmitido pela CMG na resposta ao pedido de esclarecimento realizado pela AMT.
34. Já quanto à escolha de motorização elétrica, opção que aumenta significativamente, os encargos iniciais face a uma opção por veículos com motores de combustão interna, é de realçar que, sem prejuízo de ser uma opção discricionária da CMG, é também condizente com o cumprimento dos compromissos assumidos por Portugal relativamente à descarbonização do transporte rodoviário, nomeadamente o de alcançar a neutralidade carbónica até 2050, assumido em 2016 pelo Estado Português na conferência das partes da Convenção Quadro das Nações Unidas para as Alterações Climáticas e posteriormente reforçado no Plano Nacional Energia e Clima 2021 -2030 (PNEC 2030), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2020, de 10 de julho e pelo Decreto-Lei n.º 86/2021, de 19 de outubro que transpõe a Diretiva (UE) 2019/1161, estabelecendo o regime jurídico relativo à promoção de veículos de transporte rodoviário limpos a favor da mobilidade com nível baixo de emissões, devendo ser positivamente valorizada.
35. No que concerne à questão do ajustamento das transferências da CMG para o operador, prevista na Cláusula 53ª do Contrato e que inicialmente previa apenas que se realizassem no referido sentido caso a produção fosse superior em 10% aos valores de referência contratuais, que foi objeto de reparo pela AMT, a CMG veio aquiescer propondo a alteração, transcrita no capítulo anterior, em que estabelece que os fluxos financeiros decorrentes de níveis de produção poderão ter os dois sentidos dos valores da produção anual realizada.

36. Considera-se que a alteração proposta pela CMG dá satisfação ao reparo formulado pela AMT, sendo favorável a uma maior transparência no relacionamento entre as partes contratuais e mais condizente com as normas legais que regem a prestação dos serviços.
37. Embora todos os valores assumidos para a realização do Estudo de Viabilidade Económico Financeira ao longo do prazo contratual sejam considerados aceitáveis à luz conhecimento atual, são naturalmente no que respeita ao futuro valores previsionais e num contexto de significativa incerteza quanto à sua evolução futura, o que deve exigir uma monitorização contratual rigorosa, que permita detetar e retificar evoluções desconformes que possam colocar em causa a prestação do serviço em moldes economicamente e tecnicamente adequados.

IV – Recomendações e Determinações

38. 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 conformidade com o enquadramento jurídico e jurisprudencial em vigor, bem como as suas consequências no mercado e com observância das racionalidades suprarreferidas e eventuais impactos jus concorrenciais, diretos e indiretos
39. 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.
40. Como se referiu, embora as variáveis assumidas para a realização do Estudo de Viabilidade Económico Financeira que suporta este procedimento de contratualização dos serviços públicos de transporte de passageiros flexível ao longo do prazo contratual, em especial os parâmetros de base do quadro económico ao longo do prazo contratual, sejam previsionais e no contexto atual de significativa incerteza quanto à sua evolução futura, será exigível uma monitorização contratual rigorosa, no sentido de evitar que se possa vir a verificar quer uma remuneração insuficiente do operador, que coloque em causa a

qualidade do serviço, mas também a sobrecompensação do operador, mesmo considerando que se trata de um operador interno, proibida pelo enquadramento legal nacional e europeu.

41. Assim, determina-se que:

- a) Seja elaborada relatório de execução contratual, anualmente, de forma a garantir a aderência do modelo jurídico-económico contratual à realidade da exploração, demonstrando a mais-valia do mesmo face a opções alternativas;
- b) Em cumprimento do disposto no n.º 5 do artigo 36.º do Código dos Contratos Públicos, o presente Parecer deve ser identificado nas peças do procedimento;
- c) Seja remetido contrato à AMT, assim que assinado.

42. Finalmente, recomenda-se ainda ao Município o seguinte:

- Seja garantida a transmissão de informação dos dados previstos no artigo 22.º do RJSPTP;
- Garanta a obrigação de transmitir os dados operacionais, a título de execução contratual, previstos no Regulamento n.º 430/2019, 16 de maio de 2019⁴, alterado pelo Regulamento n.º 273/2021, de 23 de março, em ordem a garantir uma adequada monitorização de todos os pressupostos e variáveis necessários ao cálculo de indicadores de performance tendo em conta os indicadores de monitorização e supervisão que constam da Informação às Autoridades de Transportes de 27 de setembro de 2018⁵;
- Garanta que todas as obrigações, além das obrigações meramente operacionais, são objeto de sanção, e que as mesmas são graduadas de acordo com a sua gravidade, nos termos e para os efeitos do previsto no artigo 45.º do RJSPTP⁶;
- Nos termos da Lei n.º 64/2013, de 27 de agosto, se procedeu às adequadas informações e notificações, designadamente à Inspeção Geral de Finanças;

⁴ Alterado pelo Regulamento n.º 273/2021, de 23 de março e para os efeitos previstos no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento (CE) 1370/2007.

⁵ Disponível em: https://www.amt-autoridade.pt/media/1777/csite_indicadores_monitorizacao_supervisao_at.pdf

⁶ Tal como decorre de jurisprudência recente: Acórdão do Tribunal Central Administrativo Norte de 03-12-2021 – processo 1973/20.2BEPRT: <http://www.dgsi.pt/jtcn.nsf/89d1c0288c2dd49c802575c8003279c7/bddd898f950f89de802587ad003a22e6?OpenDocument>

- Que se cumprem os competentes requisitos de autorização de despesa e garantia da sua comportabilidade, bem como a competente fundamentação, designadamente nos termos da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro e Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro, do CCP e do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho;
- Que se cumprem as obrigações decorrentes do Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro, bem como do regime previsto no Regulamento (UE) n.º 181/2011, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011;
- Que se deu cumprimento das obrigações relativas ao livro de reclamações, no formato físico e eletrónico, nos termos do Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 74/2017, de 21 de junho;
- Nos termos do n.º 4 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, o Município promoverá, se aplicável, junto dos operadores, a transmissão à AMT de informação sobre todas as compensações/ remunerações/ financiamentos recebidas por aqueles neste período, ao abrigo de qualquer instrumento legal, regulamentar, contratual ou administrativo, bem como a informação disponível sobre os impactos na operação de transportes na região.⁷

V — Conclusões

43. Assim, e em conclusão, no que concerne ao objetivo específico do presente parecer, afigura-se que:

43.1. Para além daquela a, os pressupostos essenciais do modelo contratual e documentos procedimentais seguem o modelo e padrões atualizados de acordo com o quadro socioeconómico atual, encontrando-se refletidos de modo previsional os principais fatores que influenciam o valor do contrato, sendo foi possível concluir pela sua aceitabilidade.

43.2. Encontram-se balizados nas normas legais aplicáveis, nomeadamente estão em conformidade com a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o RJSPTP, bem

⁷ Compensação pela disponibilização do passe 4_18@escola.tp, do passe sub23@superior.tp e do passe Social + http://www.amt-autoridade.pt/media/2501/compensacoes_passes.pdf, Implementação de Serviços Mínimos de Transporte de Passageiros/transporte escolar http://www.amt-autoridade.pt/media/2492/covid-19_servicosminimostransportepassageiros.pdf, Financiamento e Compensações aos Operadores de Transportes Essenciais, no Âmbito da Pandemia COVID-19 - Decreto-Lei N.º 14-C/2020, de 7 de abril http://www.amt-autoridade.pt/media/2437/faq_compensacoestarifarias.pdf e Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público - COVID-19 - http://www.amt-autoridade.pt/media/2514/apoio_reforco_oferta_transporte_publico_covid-19.pdf

como, com o Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento e do Conselho, de 23 de outubro, e demais legislação e jurisprudência, nacional e europeia, aplicável.

- 43.3. Acresce que, sem prejuízo das atribuições e competências próprias da AMT, enquanto regulador económico independente, cabe às autoridades de transportes criar e implementar as condições legais e contratuais de base que permitam a disponibilização de serviços de transportes enquadrados em termos equitativos, concorrenciais, organizativos e institucionais.
44. Finalmente quanto à análise das diferentes racionalidades plurais tal como expresso no anterior parecer de acordo com a informação prestada e sujeita a confirmação e manutenção na execução contratual, a mesma é credora de parecer favorável porquanto, e entre outros pontos, são criadas as condições necessárias a assegurar a sustentabilidade económica e de funcionamento dos mercados da mobilidade e transportes local e regional, contribuindo para uma mobilidade eficiente e sustentável, que confere maior tessitura à coesão social e territorial, reforçando a solidariedade inter-regional.
45. Em suma, o **parecer prévio vinculativo da AMT quanto ao lançamento do procedimento é favorável**, tendo em conta as determinações e recomendações formuladas, e que naturalmente a execução contratual será objeto das ações de monitorização e acompanhamento por parte desta Autoridade.

Lisboa, 14 de junho de 2023.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino