

PARECER N.º 84/AMT/2023

I - INTRODUÇÃO

1. O Município de Montemor-o-Velho (Município) remeteu à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), para efeitos de emissão de parecer prévio vinculativo, a minuta do “*Aditamento ao acordo de regulação dos termos e condições relativos à exploração dos serviços inerentes às linhas de transporte público de passageiros previstas na autorização provisória e de atribuição de compensação por obrigações de serviço público ao operador*”, no caso concreto, a ETAC - Empresa de Transportes António Cunha, S.A.
2. O citado parecer inscreve-se no cumprimento da missão da AMT enquanto regulador económico independente, nos termos dos seus Estatutos, publicados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio 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.
3. A sua emissão fundamenta-se, assim, nas atribuições da AMT, previstas no n.º 1 do artigo 5.º dos seus Estatutos, designadamente, 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 a defesa do interesse dos operadores económicos; monitorizar e acompanhar as atividades do mercado da mobilidade e dos transportes terrestres e fluviais, e; avaliar as políticas referentes ao Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes.
4. São, também, atribuições da AMT:
 - Definir as regras gerais e os princípios aplicáveis às obrigações de serviço público no setor regulado, com respeito pelos princípios da igualdade, da transparência e da proporcionalidade das compensações financeiras, bem como estabelecer os necessários níveis de serviço;¹
 - Fiscalizar e auditar o cumprimento das obrigações legais, regulamentares e contratuais, assumidas pelos concessionários e pelos prestadores do serviço público sujeitos à sua jurisdição propondo, se for o caso, a aplicação de sanções contratuais;²

¹ Alíneas c) e d) do n.º 2 do artigo 34.º, alíneas e) e k) do n.º 1 e alínea a) do n.º 2 do artigo 5.º, todos dos Estatutos da AMT.

² Alíneas c) e f) do n.º 2 do artigo 5.º e alínea b) do n.º 3 do artigo 34.º, todos dos Estatutos da AMT;

- Proceder ao controlo anual das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral nos setores regulados;³
 - Promover a defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utentes em relação aos preços, aos serviços e respetiva qualidade.⁴
5. Nesta análise procurar-se-á aprofundar e avaliar as diversas questões regulatórias subjacentes ao pedido de parecer: (i) em primeiro lugar, o enquadramento e a *compliance* com a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes de Passageiros (RJSPTP), com o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007 (Regulamento), bem como o Código dos Contratos Públicos (CCP) e (ii) em segundo lugar, o suprimento de falhas de mercado, sem gerar falhas de Estado ou de entidades e/ou atos normativos e construir um paradigma de concorrência não falseada, sem restrições ou distorções, protegendo o bem público da mobilidade eficiente e sustentável, promovendo, ainda, a confluência de diversas racionalidades: a dos investidores, a dos profissionais/utilizadores/utentes/consumidores e/ou cidadãos e a dos contribuintes.

II - ENQUADRAMENTO

6. A AMT transmitiu às Autoridades de Transportes e Operadores de Serviços de Transporte Público de Passageiros um referencial de atuação⁵, tendo em conta a interpretação sistemática dos regimes jurídicos aplicáveis e a respetiva *compliance* com o regime europeu e nacional, a propósito da aplicação do regime estabelecido pelo Regulamento e também sobre as diligências a promover com vista a assegurar a continuidade dos serviços de transporte ao abrigo das Autorizações Provisórias.
7. Em suma, *“Até conclusão dos procedimentos, adjudicação/celebração e início da nova operação de transportes, será aconselhável que cada AT, examinando/analizando a sua situação concreta, pratique, de forma fundamentada, um ato administrativo que clarifique que as referidas Autorizações apenas caducam após conclusão efetiva do procedimento de abertura à concorrência, i.e. início da nova operação de transportes por parte do operador selecionado através de procedimento concorrencial.*

³ Alínea c) do n.º 3 do artigo 34.º dos Estatutos da AMT.

⁴ Alínea m) do n.º 1 e alíneas j) e k) do n.º 2 do artigo 5.º dos Estatutos da AMT.

⁵ https://www.amt-autoridade.pt/media/3215/informacao_amt_regime_regulatorio_servicostransportepublico.pdf

Tendo em conta as atribuições e competências da AMT, como regulador setorial da área da Mobilidade e dos Transportes, todas as AT locais deverão – para além do envio das peças do procedimento para efeitos de emissão de PPV, conforme referido, comunicar à AMT as suas avaliações e pontos de situação, em cada caso concreto, sempre antes de 3.12.2021.

De acordo com a análise efetuada pela AMT, esta será a linha de atuação que, de forma sistemática e estruturada, concretiza a abertura concorrencial do mercado dos serviços públicos de transporte de passageiros e o processo de descentralização de competências levado a cabo pelo Regulamento e pelo RJSPTP, assegurando a continuidade da provisão, sem interrupções, desses serviços essenciais.”

8. O pagamento de compensações financeiras, sobretudo em contratos não submetidos à concorrência, deve cumprir os requisitos previstos no Regulamento (designadamente no seu Anexo), bem como no artigo 24.º do RJSPTP, tendo em conta os gastos e rendimentos associados à prestação de um serviço público, e sempre que se trate da imposição de uma obrigação de serviço público que não seja coberta ou não esteja prevista na normal operação do operador, no seu estrito interesse comercial⁶;
9. O Município pretende compensar o operador pela exploração dos atuais serviços públicos, titulados por autorizações provisórias, na pendência da adjudicação de um procedimento concursal que absorverá estes serviços, sendo que a Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra (CIM RC) comunicou à AMT a emissão das referidas autorizações, num contexto de desenvolvimento de diligências procedimentais para a contratualização de serviços públicos de transporte de passageiros na região, por via de procedimento concorrencial.
10. Nestes casos *“considera-se que a lei prevê os mecanismos suficientes para considerar que as Autorizações não caducam ope legis. A operação de transportes poderá continuar, nos seus termos, até obtenção das decisões em falta (por exemplo visto do TdC, parecer de entidade administrativa, decisão judicial). Cada caso é concreto e específico e as soluções devem ser ponderadas pelas AT locais, que são, também, para efeitos do CCP e do RJSPTP, entidades adjudicantes;”*
11. *“A este propósito, de referir que a expressão “prazo máximo de dois anos”, constante do n.º 3 do artigo 10.º da Lei n.º 52/2015, conforme alterado em 2019, não poderá ser interpretada e entendida, de forma isolada ou literal, requerendo a interpretação*

⁶ Ver Enquadramento legal e jurisprudencial aplicável a Auxílios de Estado e compensações por obrigações serviço público no setor dos transportes - http://www.amt-autoridade.pt/media/1955/auxilios_estado_osp_transportes.pdf

sistemática e teleológica de todo o enquadramento legal, nacional e europeu, aplicável, que decorre da presente análise.”⁷

12. Considerando o antedito, cumpre ainda acrescentar que decorre diretamente do CCP, do RJSPTP, do Regulamento, dos Guiões da AMT⁸ comunicados às autoridades de transporte e do Acórdão do Tribunal de Contas n.º 19/2019, de 25 de julho⁹, que é mandatário que da fundamentação resulte comprovada a necessidade de compensação pela prática de obrigações de serviço público e, neste caso, em especial, quais as circunstâncias (fatores, variáveis, pressupostos) que se alteraram, para levar à mudança das condições de exploração.
13. Em rigor, no que se refere a gastos e rendimentos associados à prestação do serviço, e competindo à entidade adjudicante/autoridade de transportes fundamentar o preço contratual, todos os dados deverão ser validados e afirmada a sua razoabilidade, sobretudo aqueles que são transmitidos pelos operadores.
14. Por outro lado, tendo a CIM RC realizado estudos de diagnóstico da rede atual e económicos e financeiros para o procedimento concursal regional, espera-se que seja comprovada a coerência dos dados de base e pressupostos, em sede de execução contratual.
15. Recorde-se que a AMT já havia emitido o Parecer 18/AMT/2021, no qual foram efetuadas diversas determinações:
 - *Seja promovida a elaboração de relatório de execução contratual, mas também de confirmação das orientações gerais do Tribunal de Contas e comprovar que os pressupostos tidos para o cálculo de compensações têm aderência aos dados reais de exploração e que cumprem os princípios para o efeito previstos no RJSPTP e no Regulamento, bem como especificar o cumprimento do serviço público, indicando*

⁷ https://www.amt-autoridade.pt/media/3215/informacao_amt_regime_regulatorio_servicostransportepublico.pdf

⁸ Acompanhamento da implementação do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros - Ponto de situação 2016-2020 - https://www.amt-autoridade.pt/media/2908/acompanhamento_implementacao_rjsptp_2016-2020.pdf

⁹ <https://www.tcontas.pt/pt-pt/ProdutosTC/acordaos/1spl/Documents/2019/ac019-2019-1spl.pdf> “[n]o cálculo das incidências financeiras líquidas, a autoridade competente deve tomar como referencial um conjunto regras sobre custos incorridos em relação a uma obrigação de serviço público ou a um conjunto de obrigações de serviço público impostas pela autoridade ou autoridades competentes, incluídas num contrato de serviço público e/ou numa regra geral, menos as incidências financeiras positivas geradas na rede explorada ao abrigo da obrigação ou obrigações de serviço público em causa, menos as receitas decorrentes da aplicação do tarifário ou quaisquer outras receitas decorrentes do cumprimento da obrigação ou obrigações de serviço público em causa, mais um lucro razoável, igual ao efeito financeiro líquido.” Refere ainda aquele órgão jurisdicional, que “para evitar a sobrecompensação ou a falta de compensação, ao proceder ao cálculo da incidência financeira líquida, devem ser tidos em conta os efeitos financeiros quantificáveis sobre as redes do operador, devendo “o cálculo dos custos e das receitas [...] ser efetuado em conformidade com os princípios contabilísticos e fiscais em vigor”. Mais defende o aquela entidade que o “complexo normativo constituído pelos artigos 23.º e 24.º do RJSPTP, 4.º, n.º 1, alínea b), 6.º, n.º 1, e anexo do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 impõe um conjunto de atos de avaliação de custos do serviço público, de acordo com regras fixadas em normas gerais e abstratas que têm de ser aplicadas ao caso concreto pelo ente administrativo, sendo conditio sine qua non dessas operações a prévia enunciação de forma expressa e detalhada das contrapartidas relativas às obrigações de serviço público, por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis comprovados pela autoridade pública de transporte”.

carreiras efetuadas bem como demonstrando o cumprimento de horários e frequências (comparando o serviço programado, anunciado e efetuado);

- *Se deve garantir, quanto a todos os operadores que os pagamentos estimados nos contratos não constituam uma expectativa de receção dos mesmos por inteiro, devendo o Município validar (através de prova documental do operador), tal como sugerido, todos os dados relativos a gastos e rendimentos associados à exploração;*
- *Devem ser enviados os dados operacionais previstos no Regulamento n.º 430/2019, e os previstos para os relatórios públicos estabelecidos no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento e deve ser garantido que o operador transmite os dados necessários ao cumprimento das obrigações consubstanciadas na elaboração daqueles dois relatórios;*
- *Deve ser asseverado que o operador cumpre as obrigações previstas no artigo 22.º do RJSPTP, bem como devem ser corrigidos os dados contantes no STePP (ex SIGGESC), não sendo admissível que se mantenha informação, que deve ser atualizada de forma anual, relativa a 2018, em 2021.*

80. Para além das determinações relativas à contratação em apreço à data,¹⁰ foram também efetuadas determinações relativamente a contratações futuras:

- *Devem ser previstas as obrigações de serviço público relacionadas com a exploração, designadamente no que se refere a índices de pontualidade e regularidade, ou seja, especificar, objetivar e tornar mensurável o cumprimento do serviço público, indicando carreiras efetuadas bem como demonstrando o cumprimento de horários e frequências (comparando o serviço programado, anunciado e efetuado);*
- *Se deve garantir, quanto a todos os operadores que os pagamentos estimados nos contratos não constituam uma expectativa de receção dos mesmos por inteiro, devendo o Município validar (através de prova documental do operador), tal como sugerido, todos os dados relativos a gastos e rendimentos associados à exploração;*
- *Deve ser garantido que o operador transmite os dados operacionais previstos no Regulamento n.º 430/2019, e os previstos para os relatórios públicos estabelecidos no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento, sob pena de aplicação de sanções contratuais;*

¹⁰ *Que relevam para o caso então em apreço e também para futuras contratações de serviços de transporte público de passageiros*

- *Dever ser assegurado que o operador cumpre as obrigações previstas no artigo 22.º do RJSPTP;*
- *Deve ser garantido que o operador dispõe de adequados sistemas contabilísticos, nos termos do Anexo ao Regulamento e deve ser expressa a possibilidade de proceder a acertos e ajustes a valores de compensações, sempre que se justifique, de acordo com dados reais que sejam apurados, designadamente por via de auditoria;*
- *Asseverar que as penalidades se aplicam a qualquer incumprimento de qualquer obrigação contratual;*
- *Deve ser garantido o cumprimento do estabelecido no Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro, e as obrigações atinentes 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;*
- *Deve ser assegurado que se cumprem as regras de atualização tarifária, designadamente a Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro e regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio;*
- *Deve ser expresso, nos termos e para os efeitos previstos no artigo 290.º-A do CCP, a designação do Gestor do Contrato, designadamente: (i) Verificar o cumprimento das obrigações principais, acessórias e complementares da do operador (ii) assegurar a ligação quotidiana entre a operador e o Município; (iii) elaborar relatórios, a remeter à concedente, com a periodicidade por este indicada, sobre o desempenho do operador; (iv) Acompanhar a realização de inspeções e auditorias;*
- *Garantir que, 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;*
- *Garantir 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.*

III – O PROCEDIMENTO PRÉ-CONTRATUAL

Fundamentação

16. No dia 03 de agosto de 2023, o Município remeteu à AMT, para efeitos de emissão de parecer prévio vinculativo, o procedimento para contratualização da prestação de serviços de transporte de passageiros naquele concelho, relativo às linhas 5034, 5042, 5134, 5501, 5508, 5511, 5512, 5513, 5514, 5517, 5519, 5522, 5524, 5527, 5528 e 5529, composto pela documentação que se passa a enumerar: (1) Ofício com a referencia 2023/450.10.002/2, da Diretora de Departamento de Obras Municipais e Urbanismo, relativo à submissão da minuta de aditamento ao acordo a parecer prévio vinculativo; (2) Certidão da deliberação da Câmara Municipal, relativa ao início do procedimento oficioso pré-contratual tendente à celebração de aditamento ao contrato de atribuição de compensação por obrigações de serviço público ao operador ETAC; e (3) Minuta de Aditamento ao Acordo de Regulação dos termos e condições relativos à exploração dos serviços inerentes às linhas de transporte público de passageiros previstas na Autorização Provisória e de atribuição de compensação por obrigações de serviço público.
17. Analisada a documentação enviada, foram solicitados esclarecimentos ao Município no dia 14 de agosto de 2023, que foram prestados no dia 25 do mesmo mês.
18. Na documentação enviada para instrução do presente parecer, consta um estudo cujo âmbito *“corresponde à elaboração do estudo do Apoio técnico especializado de exploração do serviço público de transporte rodoviário, realizado pela TRENMO Engenharia, S. A. (doravante designada de TRENMO) para Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra (doravante designada de CIM-RC), no âmbito da rede explorada pelo operador Empresa de Transportes António Cunha (doravante designada por ETAC), que integra o grupo Transdev (doravante designado por Transdev).”*
19. Tal como consta do documento, *“O objetivo primordial deste estudo centra-se no apuramento e justificação de custos que possam dar origem a compensações por obrigações de serviço público (OSP) dos municípios da região de Coimbra, pelo serviço público de transporte de passageiros na região de Coimbra.”*
20. O estudo começa por se referir à rede de transporte público, tendo os respetivos serviços de transporte público em operação sido disponibilizados pelo próprio operador, que identificou [confidencial] carreiras e uma produção quilométrica comercial anual de [confidencial] Kms.

Conta de Exploração

21. Segue-se a conta de exploração, essencial para aferir os custos e receitas indexados a determinada rede de transportes públicos, iniciando-se a análise mediante a definição de um conjunto de pressupostos que, para além de simplificar, permitem *“aproximar os valores resultantes deste processo à realidade.”*

22. O primeiro pressuposto a ser considerado foi a produção quilométrica: *“A produção quilométrica compreende os quilómetros comerciais e os quilómetros em vazio, que se estimou corresponderem a [confidencial] dos quilómetros comerciais.”, tendo sido aferidos os seguintes valores:*

[confidencial]

23. Contemplou-se, seguidamente, o número de motoristas necessário ao desenvolvimento da operação:

[confidencial]

24. No que respeita à frota, considerou-se o número de viaturas indicado pelos operadores, bem como o consumo dos veículos, os custos com a sua manutenção marginal¹¹ e os custos com o combustível¹²:

[confidencial]

25. Em termos de duração do contrato, considerou-se a duração de um ano, entre 1 de janeiro de 2023 e 31 de dezembro de 2023.

26. Depois de definidos os pressupostos, o estudo procede à estimativa dos gastos operacionais, que se cifram em [confidencial] EUR:

[confidencial]

27. Relativamente a estes gastos operacionais, o estudo esclarece a forma segundo a qual foram efetuadas as estimativas para cada uma das rubricas:

“O valor associado aos Motoristas equivale aos gastos indicados pelo operador com [confidencial] motoristas a tempo completo e [confidencial] motoristas a tempo parcial.

11 Para os valores de consumo dos veículos, assim como de custos de manutenção marginal (pneumáticos, óleos, entre outros consumíveis), foram considerados os valores padrão no setor (Tabela 5), para cada tipologia.

12 Quanto ao combustível, considerou-se a média do preço de venda ao público para o ano 2022, com um desconto de 5 % e sem IVA.

A rubrica Frota – Combustíveis e Manutenção foi determinada pelo produto entre a produção quilométrica total e o valor médio de consumo juntamente com o valor médio de custo para manutenção com pneumáticos, óleos, entre outros consumíveis. Foram considerados [confidencial] km/ano da rede da ETAC que incluem quilómetros comerciais e em vazio.

A rubrica Frota – Amortização e Seguro foi determinada pelo anual da amortização e do seguro para as [confidencial] viaturas standard, [confidencial] viaturas minibus e [confidencial] viatura de 3 eixos.

Em relação aos custos de estrutura, foram considerados os restantes custos associados à administração, materiais de consumo, rendas, comunicações, seguros, limpeza, entre outros. Estes representam [confidencial] dos custos operacionais associados à rede de transporte público. Foi considerada uma margem de lucro de [confidencial] incidindo sobre os custos operacionais e os custos de estrutura.”

28. Quanto às receitas, as mesmas são provenientes de duas fontes distintas, tendo o respetivo montante, que totaliza [confidencial] EUR no ano de 2022, sido disponibilizado pelo operador:

[confidencial]

29. Considerado o antedito e “*Estimados os gastos operacionais e as receitas, verifica-se que existe um défice na exploração da rede que necessita de ser comparticipada através de recursos público. Assim, o valor relativo às compensações por Obrigações de Serviço Público (OSP) foi estimado na ordem dos [confidencial] EUR.*”

[confidencial]

30. Reitere-se que os valores presentes no estudo são relativos ao apuramento do défice de exploração para o operador ETAC, na área da CIM RC (e não apenas na área do Município).

IV – DA ANÁLISE

Autoridade de Transportes

31. Do ponto de vista formal e de enquadramento institucional, nada haverá a apontar quanto à iniciativa em apreço pelo Município enquanto autoridade de transportes, nos termos conjugados dos artigos 6.º e 10.º do RJSPTP.

32. Ademais, 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 e organizativos¹³¹⁴.
33. Ora, o Município celebrou um contrato interadministrativo, através do qual delegou na CIM RC o exercício das competências associadas ao serviço público de transporte municipal, a partir da entrada em funções do operador de serviço público selecionado no âmbito do procedimento pré contratual conduzido por aquela entidade.
34. Contudo, até à entrada em operação do serviço público de transporte de passageiros rodoviário, na pendência do procedimento conduzido pela CIM, o Município continua a assumir o exercício regular das competências referidas nas secções II, III e IV do Capítulo II e no Capítulo III do mencionado contrato interadministrativo.

Obrigações de serviço público

35. O artigo 23.º do RJSPTP estabelece, por seu turno, que *"as autoridades de transportes competentes podem impor obrigações de serviço público¹⁵ ao operador de serviço*

¹³ A título de exemplo, o artigo 13.º do RJSPTP estabelece que o planeamento e a coordenação do serviço público de transporte de passageiros, por cada autoridade de transportes, devem ser articulados com o serviço público de transporte de passageiros existente ou planeado na respetiva área geográfica e pressupor a articulação e otimização da exploração, visando a eficiência e eficácia do serviço público de transporte de passageiros no seu conjunto, independentemente da sua finalidade, natureza ou tipo de exploração.

¹⁴ Nos termos do artigo 10.º do RJSPTP, todas as autoridades de transportes podem não apenas delegar, total ou parcialmente, as respetivas competências noutras autoridades de transportes, como também acordar entre si o exercício partilhado de parte ou da totalidade das competências que lhes estão legalmente cometidas, designadamente através de contratos interadministrativos, respeitando, igualmente, o previsto na Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua redação atual, com as devidas adaptações.

Tal afigura-se essencial para assegurar a integração e articulação de todos os serviços de transporte existentes, procurando manter e dar consistência à organização do sistema de transportes naquela região e conformando-o com o RJSPTP de forma a:

- Potenciar os objetivos da política de transportes, a coordenação e a integração física, tarifária e lógica de todos os modos de transporte;
- Potenciar a segurança, a boa relação custo-eficácia e a qualidade elevada dos serviços de transporte de passageiros, bem como a sustentabilidade económica e financeira da prestação desses serviços;
- Permitir a otimização dos aspetos económicos, propiciando a prestação economicamente eficiente dos serviços de transporte, graças ao financiamento cruzado entre os serviços rentáveis e os não rentáveis;
- Permitir uma melhor identificação da totalidade do serviço público e do serviço comercial (sobretudo quando a rede de um operador ultrapassa os limites administrativos de uma autoridade), potenciando uma melhor avaliação dos custos reais da prestação do serviço público;
- Permitir aumentar as economias de escala, incluindo a redução dos preços e dos custos das transações, e, do mesmo passo, melhorar e profissionalizar a gestão dos contratos públicos;
- Potenciar a otimização dos custos administrativos necessários à gestão do sistema e diminuir o risco de uma intervenção descoordenada, incoerente e impreparada no mercado.

Considera-se que assim é dado cumprimento ao artigo 13.º do RJSPTP, o qual estabelece a necessidade de planeamento e coordenação do serviço público de transporte de passageiros por cada autoridade de transportes.

¹⁵ Tal como referem as Orientações da Comissão "Conforme dispõe o artigo 14.º do TFUE, «a União e os seus Estados-Membros, dentro do limite das respetivas competências e no âmbito de aplicação dos Tratados, zelarão por que esses serviços [de interesse económico geral] funcionem com base em condições, nomeadamente económicas e financeiras, que lhes permitam cumprir as suas missões». De acordo com o Protocolo n.º 26, as autoridades nacionais, regionais e locais têm um papel essencial e gozam de um amplo poder de apreciação na prestação, execução e organização de serviços de interesse económico geral de uma forma que atenda tanto quanto possível às necessidades dos utilizadores (...). Assim, no quadro definido pelo regulamento (CE) n.º 1370/2007, os Estados-Membros beneficiam de uma ampla margem de discricionariedade na definição das obrigações de serviço público em sintonia com as necessidades dos utentes.

público, as quais devem ser formuladas de forma expressa e detalhada, por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis".

36. Noutra vertente, o artigo 24.º do RJSPTP estabelece 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"*, nos termos do anexo ao Regulamento e do Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto, na sua redação atual.
37. De referir que, de acordo com a Comissão, *"a presunção de compatibilidade e a exoneração a que faz referência o parágrafo anterior, não excluem a possibilidade de as compensações pela prestação de serviços de transporte público constituírem auxílio estatal. Para o não serem, as compensações terão de satisfazer as quatro condições estabelecidas pelo Tribunal de Justiça no acórdão Altmark"*^{16, 17}
38. Referem os n.ºs 3 e 4 do artigo 24.º do RSPTP 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"*, sendo que as incidências *"(...) são calculadas comparando a totalidade de custos e receitas do operador de serviço público num cenário de existência de obrigação de serviço público, com os decorrentes de um cenário sem existência de obrigação de serviço público e em que os serviços abrangidos são explorados em condições de mercado"*.¹⁸

¹⁶ Processo C-280/00, Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg contra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Coletânea 2003, p. I-7747). Ver também a secção 3 da comunicação da Comissão relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral (JO C 8 de 11.1.2012, p. 4).

¹⁷ O Tribunal entende que: (i) Existe a necessidade de definir e atribuir de modo claro e transparente as obrigações de serviço público desde o início para que se possa deduzir com exatidão quais as obrigações de serviço público impostas às empresas (ii) Os parâmetros com base nos quais o montante exato de compensação é calculado, devem ser previamente estabelecidos, de forma objetiva e transparente, a fim de evitar que inclua uma vantagem económica suscetível de favorecer a empresa beneficiária em relação às empresas concorrentes; (iii) É necessário efetuar um juízo de proporcionalidade entre o montante da compensação atribuída e o custo suplementar suportado com o cumprimento das obrigações de serviço público com o intuito de evitar casos de compensação excessiva. Assim, a compensação não pode ultrapassar o que é necessário para cobrir total ou parcialmente os custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas obtidas, assim como um lucro razoável pela execução destas obrigações. (iv) Como critério de eficiência deve existir um procedimento de contratação pública que possibilite selecionar o candidato que apresente as melhores condições para proceder ao fornecimento do serviço de interesse económico geral ao menor custo possível para a coletividade e, alternativamente, quando não seja empregue o procedimento de concurso público, o nível da compensação deve basear-se na análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada em meios de transporte para poder satisfazer as exigências de serviço público requeridas teria suportado para cumprir estas obrigações, tendo em conta as respetivas receitas assim como um lucro razoável relativo à execução destas obrigações.

¹⁸ Estatui também o amplamente citado Regulamento que *"as compensações ligadas a contratos de serviço público adjudicados por ajuste direto ao abrigo dos n.os 2, 4, 5 ou 6 do artigo 5.º ou ligadas a uma regra geral devem ser calculadas de acordo com as regras estabelecidas"* no respetivo anexo, sendo que *"a compensação 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"*

39. O Regulamento estabelece ainda que devem ser definidas *“claramente as obrigações de serviço público que os operadores de serviço público devem cumprir e as zonas geográficas abrangidas”*, estabelecendo *“antecipadamente e de modo objetivo e transparente: i) os parâmetros com base nos quais deve ser calculada a compensação, se for caso disso, e ii) a natureza e a extensão dos direitos exclusivos eventualmente concedidos, por forma a evitar sobrecompensações (...)”* devendo aqueles parâmetros ser determinados *“(...) de modo a que cada compensação não possa, em caso algum, exceder o montante necessário para a cobertura do efeito financeiro líquido sobre os custos e as receitas decorrentes da execução das obrigações de serviço público, tendo em conta as respetivas receitas, conservadas pelo operador de serviço público, e um lucro razoável”*.
40. Dita o Anexo ao Regulamento que *“para calcular as incidências financeiras líquidas, a autoridade competente deve tomar como referencial as seguintes regras: custos incorridos em relação a uma obrigação de serviço público ou a um conjunto de obrigações de serviço público impostas pela autoridade ou autoridades competentes, incluídas num contrato de serviço público e/ou numa regra geral, menos as incidências financeiras positivas geradas na rede explorada ao abrigo da obrigação ou obrigações de serviço público em causa, menos as receitas decorrentes da aplicação do tarifário ou quaisquer outras receitas decorrentes do cumprimento da obrigação ou obrigações de serviço público em causa, mais um lucro razoável¹⁹, igual ao efeito financeiro líquido”*.
41. O n.º 3 do referido Anexo releva ainda que *“a execução da obrigação de serviço público pode ter um impacto sobre as eventuais atividades de transporte de um operador para além da obrigação ou obrigações de serviço público em causa”*, pelo que, *“para evitar a sobrecompensação ou a falta de compensação, devem, por conseguinte, ser tidos em conta, ao proceder ao cálculo da incidência financeira líquida, os efeitos financeiros quantificáveis sobre as redes do operador”*.
42. Por outro lado, o n.º 5 do Anexo estabelece que *“a fim de aumentar a transparência e de evitar subvenções cruzadas, quando um operador de serviço público explora simultaneamente serviços sujeitos a obrigações de serviço público de transportes que*

sobre os custos e as receitas do operador de serviço público. As incidências devem ser avaliadas comparando a situação em que é executada a obrigação de serviço público com a situação que teria existido se a obrigação não tivesse sido executada”.

¹⁹ Segundo o Regulamento, *“Por «lucro razoável» entende-se uma taxa de remuneração do capital que seja habitual no setor num determinado Estado-Membro, e que deve ter em conta o risco, ou a inexistência de risco, incorrido pelo operador de serviço público devido à intervenção da autoridade pública”*.

*beneficiam de compensação e outras atividades, a contabilidade dos referidos serviços públicos deve ser separada.*²⁰,

43. Finalmente, o ponto 7 do amplamente citado Anexo refere que “o método de compensação deve incentivar a manutenção ou o desenvolvimento de uma gestão eficaz por parte do operador de serviço público, que possa ser apreciada objetivamente, e uma prestação de serviços de transporte de passageiros com um nível de qualidade suficientemente elevado”.
44. De recordar que, tal como consta de informação da AMT²¹ sobre compensações financeiras no setor dos transportes, todas as medidas que configurem uma transferência de recursos públicos que não estejam devidamente enquadradas na legislação e jurisprudências nacional e europeia quanto à definição e imposição de obrigações de serviço público e respetiva compensação são, em princípio, proibidas, pois são incompatíveis com o mercado interno, cominadas com a sanção de nulidade. O artigo 107.º, n.º 11 do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) estabelece que “salvo disposição em contrário dos Tratados, são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções”.²²
45. Por outro lado²³, nos termos do já citado Acórdão n.º 19/2019, de 25 de julho, do Tribunal de Contas (acrescentamos nós, e de acordo com as recomendações da AMT²⁴ ²⁵), o procedimento pré-contratual deve incluir uma fase instrutória em que se cumprirão, para efeitos dos artigos 23.º e 24.ª do RJSPTP, as seguintes obrigações:

²⁰ “satisfazendo, no mínimo, as seguintes condições: as contas correspondentes a cada uma destas atividades de exploração devem ser separadas, e a parte dos ativos correspondentes e os custos fixos devem ser afetados segundo as normas contabilísticas e fiscais em vigor; todos os custos variáveis, uma contribuição adequada para os custos fixos e um lucro razoável ligados a qualquer outra atividade do operador de serviço público não podem, em caso algum, ser imputados ao serviço público em causa; os custos de serviço público devem ser equilibrados pelas receitas de exploração e pelos pagamentos das autoridades públicas, sem transferência possível das receitas para outro sector de atividade do operador de serviço público”.

²¹ Disponível em: https://www.amt-autoridade.pt/media/1954/auxilios_estado_transportes_regras_tarifarias_osp.pdf

²² De notar que, todas as medidas que correspondam aos critérios enunciados no n.º 1 do artigo 107.º do TFUE, ou seja, todas as medidas que configurem uma transferência de recursos do Estado, que constituam uma vantagem económica para determinadas empresas ou produções, tenham uma natureza seletiva, sejam suscetíveis de provocar distorções ao nível da concorrência ou afetem o comércio entre os Estados membros são, em princípio, proibidas, pois são incompatíveis com o mercado interno, sendo cominadas com a sanção de nulidade.

²³ No caso concreto, esta contratação de caráter transitório, poderá estar no âmbito da contratação excluída enquadrável no disposto no n.º 1 do artigo 5.º do CCP, sem prejuízo da celebração de contratos nos termos do n.º 3 do artigo 201.º do Código do Procedimento Administrativo e também nos termos do n.º 4 do artigo 11.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

²⁴ Informação sobre Auxílios de Estado e compensações: https://www.amt-autoridade.pt/media/1955/auxilios_estado_osp_transportes.pdf

²⁵ Acompanhamento da implementação do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros - Ponto de situação 2016-2020 - https://www.amt-autoridade.pt/media/2908/acompanhamento_implementacao_rjsptp_2016-2020.pdf

- *“Enunciação de forma expressa e detalhada de elementos específicos, objetivos e quantificáveis para o cálculo da compensação por obrigações de serviço”;*
 - *Cálculos comparativos da totalidade de custos e receitas da empresa privada num cenário de existência de obrigações de serviço público, com os decorrentes de um cenário sem existência de obrigação de serviço público e em que os serviços abrangidos fossem explorados em condições de mercado”;* e
 - *Valoração do efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências positivas e negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e receitas do operador de serviço público”.*
46. O Município já havia diligenciado pela elaboração de novo contrato de serviço público, substituindo o anterior Acordo, o que desde já se sublinha de forma positiva.
47. De facto, e no âmbito territorial da CIM RC, vários municípios já haviam tomado esta iniciativa que, de resto, foi sugerida pela AMT, contando-se entre estes os municípios de Arganil, Cantanhede, Montemor-o-Velho, Góis, Penacova, Mealhada, Mira Mortágua, Oliveira do Hospital, Pampilhosa da Serra, Lousã, Soure, Tábua e Vila Nova de Poiares.
48. Por outro lado, e reforçando o antedito, da análise ao estudo económico apresentado, constata-se que o valor estimado, que se traduz em *[confidencial]* EUR/Km, não se encontra desenquadrado relativamente aos valores praticados na região de referência, nem no que respeita à conjuntura macroeconómica atual.
49. O Município apresentou uma análise económica em que, entre outros, foram contemplados os dados estimados de gastos e rendimentos da exploração, que ditaram a necessidade de pagamento de uma compensação ao operador ETAC, no que concerne à área de abrangência da CIM RC, no valor máximo de *[confidencial]* EUR (acrescida do IVA à taxa legal aplicável).
50. O contrato/acordo prevê o pagamento de uma contrapartida mensal fixa, ao que acresce a *“... titularidade da receita tarifária, do recebimento do valor relativo aos bilhetes de assinatura que lhe são requisitados nos termos do Decreto-Lei n.º 21/2019, de 30 de janeiro, e de outras subvenções atribuídas por outras entidades públicas nos termos da lei...”*
51. Estão por isso identificadas as incidências positivas e negativas do prosseguimento daquelas obrigações de serviço público sendo que, caso não se verificasse o respetivo pagamento, a continuidade da prestação do serviço nos termos estipulados revelar-se-ia impossível.

52. Resulta, assim, que a prestação do serviço público, tal como contratado, sem o pagamento de compensações, implicaria, por definição, que o valor que corresponde a estas últimas fosse assumido inteiramente pelo operador, com eventuais reflexos em aumento de endividamento, isto no caso daquele optar por prosseguir o serviço assumindo esse défice, o que não seria expectável.
53. Será sempre de garantir, de forma a evitar sobrecompensação, a aposição de um prazo contratual claro, em função da adjudicação do procedimento concursal já referido, mas também que a remuneração do operador deve ter em conta outros pagamentos e receitas. Caso contrário, os pagamentos finais podem ultrapassar o que é considerada a rentabilidade razoável nos termos do Regulamento.
54. No caso concreto, e uma vez que a receita de bilheteira, bem como receita a relativa aos passes escolares e bilhetes de assinatura, é atribuída ao operador, recomenda-se que, no respetivo instrumento contratual, sejam previstos os acertos a que pode haver lugar, por forma a evitar situações de sobrecompensação.
55. De qualquer modo, tendo em conta o estudo apresentado, verifica-se que o défice de exploração é totalmente coberto pela compensação.
56. Como já sobejamente referido, constata-se que o valor máximo apurado para a compensação a atribuir ao operador, fixado em [confidencial] EUR, é relativo a toda a área de abrangência da CIM.
57. Contudo, o Município esclareceu que *“O valor que cabe ao município de Montemor-o-Velho quanto ao operador em epígrafe decorre do estudo realizado, e conseqüentemente da informação interna n.º 1568 de 20/03/2023, documentos que se anexam.*

Decorre igualmente da informação interna que “este valor de défice de exploração, para o ano de 2023, corresponde ao valor máximo anual a ser suportado pelos municípios, sendo expectável que venham a ser inferiores mediante os financiamentos que venham a ser atribuídos à CIM-RC através dos programas PART (Programa de Apoio à Redução Tarifária), PROTransP (Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transportes Públicos) e Reforço do PART, e que possam ser aplicados para compensar os operadores de serviço público de transporte de passageiros pela execução de serviços essenciais ao abrigo do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, na sua atual redação.

Ora, pelo exposto, a CIM-RC irá proceder à manutenção da compensação aos operadores pela perda de receita de bilhética (por referência ao período pré-pandémico) no âmbito da realização dos serviços essenciais, nos termos do Decreto-Lei nº 14-C, de 7 de abril, na sua atual redação, no valor previsto de [confidencial]€ + IVA. Assim, o valor anual de Obrigações de Serviço Público (OSP) que cabe ao Município de Montemor-o-Velho será na ordem dos [confidencial]€ acrescido do IVA à taxa legal aplicável.”

58. Nesta medida, o montante máximo relativo ao Município, no que concerne à compensação a atribuir ao operador do serviço público de transporte rodoviário de passageiros, é de [confidencial] EUR.
59. Este valor, depois de deduzidas as compensações por serviços essenciais atribuídas pela CIM RC aos operadores (no montante estimado de [confidencial] EUR), perfaz o montante de [confidencial] EUR.
60. É certo que os montantes que presidiram ao estudo são estimados e dependentes de acertos resultantes de dados reais em contexto de execução contratual. Neste sentido, o Município deve proceder à sua validação, sendo recomendável que tais variáveis de base sejam auditadas e comprovadas, no âmbito do presente Acordo, de forma a obter dados mais precisos que permitam ajustamentos contratuais ou mesmo ajustamentos em pagamentos.
61. Numa ótica de proporcionalidade, será necessário considerar os dois interesses públicos em presença – por um lado, um vetor relacionado com a promoção e defesa da concorrência, assegurando o acesso ao mercado do transporte rodoviário de passageiros de novos operadores, tendo em conta os princípios da imparcialidade, transparência e não discriminação (via procedimento de contratação pública), bem como de defesa da legalidade, e, por outro, o vetor relacionado com o acesso ao sistema de transporte público por parte de todos os cidadãos, evitando situações de rutura ou risco de rutura iminente de serviços, que podem conduzir a situações de vincada emergência.
62. Uma vez que estamos na pendência de um procedimento concursal, e tendo em conta que, nos termos da avaliação económica efetuada, a compensação a atribuir pelo Município remonta ao valor de [confidencial] EUR, não será de obstar à execução do contrato de serviço público em causa.
63. Sem prejuízo, em sede de execução do contrato, deve existir uma adequada monitorização de todos os pressupostos e variáveis necessários ao cálculo de

indicadores de performance e suas penalizações para melhor se avaliar a existência dos necessários incentivos a uma gestão eficaz por parte do operador e garantir um nível de qualidade suficientemente elevada²⁶, bem como potenciar a maximização de recursos públicos.

Efeito retroativo

64. Nesta senda, cumpre deixar uma palavra no que concerne à pretensão de retroação dos efeitos do contrato a 01 de janeiro de 2023.
65. Questionado acerca deste ponto, o Município esclarece que *“o aditamento ao acordo não está em execução, pela simples razão de que o mesmo não foi sequer celebrado. O aditamento ao acordo é juridicamente inexistente – é um projeto de contrato. Não é uma situação comparável com a da fiscalização prévia do Tribunal de Contas, que incide sobre contratos juridicamente existentes (pois já efetivamente celebrados), mas com a sua mera eficácia (integral ou apenas financeira) suspensa por força do artigo 45.º da LOPTC.*

O Município não ignora que o parecer prévio vinculativo deve ser pedido, e emitido, previamente à celebração do aditamento ao contrato, dado que o artigo 34.º dos Estatutos da AMT refere que o mesmo recai sobre as «peças do procedimento de formação dos contratos». Tanto o sabe, que o Aditamento ainda não foi efetivamente celebrado e só o será (se e) quando a AMT emitir esse parecer favorável.

É certo que o aditamento ao Acordo prevê a retroatividade dos seus efeitos a 01.01.2023; mas essa faculdade é legalmente admitida atento o disposto no artigo 287.º, n.º 2, do Código dos Contratos Públicos. Essa retroatividade significa um reconhecimento de que as obrigações de serviço público em causa estão efetivamente a ser realizadas pelo operador desde essa data, por sua iniciativa e apenas por sua conta e risco, indo ao encontro do interesse público, razão pela qual é admitida.

Essa retroatividade não frustra a natureza prévia e obrigatória do parecer da AMT, pois se o parecer for desfavorável não será celebrado qualquer Aditamento ao Acordo – e, como tal, não haverá lugar a qualquer pagamento. Esse risco é integralmente assumido pelo operador. O operador poderá depois continuar espontaneamente a prestar o

²⁶ Segundo as Orientações da Comissão, já citadas, "As autoridades competentes são obrigadas a verificar a observância das condições contratuais durante a vigência dos contratos de serviço público. Para ajudar a efetuar estas verificações de forma normalizada, poderão criar-se ferramentas informáticas".

mesmo serviço público, se assim o entender fazer, do mesmo modo que o faz até à presente data.”

66. De referir as orientações do Tribunal de Contas²⁷ que sublinham que *“a produção de efeitos retroativos dos contratos está limitada nos termos do artigo 287.º do CCP, pelo que não podem ser consagrados efeitos retroativos em violação, designadamente do regime legal de cabimento e compromisso orçamentais e de fundos disponíveis e em violação das regras da concorrência.”*
67. Refere aquele Acórdão que *“antes da adjudicação, que culmina o processo de escolha, não é possível saber, com segurança, que haverá um contrato e que uma dada entidade será a adjudicatária. Para além disso, num processo concorrencial, assumir que uma determinada entidade poderia iniciar a prestação de serviços antes de ser escolhida ofenderia, além do mais, princípios fundamentais de imparcialidade, concorrência e igualdade e lesaria os direitos e interesses legalmente protegidos dos restantes concorrentes ao procedimento de contratação.”*
68. Tais conclusões não poderão ser aplicadas a este acordo, uma vez que não temos presente uma situação concorrencial, tendo em conta que o operador é a única entidade que explora o serviço público rodoviário de passageiros no concelho, ao abrigo de autorizações provisórias, nos termos do artigo 10.º do RJSPTP. Por outro lado, a situação concorrencial existirá apenas a partir da adjudicação que ocorrerá na sequência do procedimento que a CIM RC se encontra a promover, sendo o contrato de carácter transitório, perdendo a validade com a referida adjudicação.
69. De qualquer modo, cabe ao Município aduzir ao procedimento administrativo a fundamentação e cumprir todos os requisitos legais aplicáveis à autorização e cabimentação da despesa pública.

V – DETERMINAÇÕES E RECOMENDAÇÕES

70. 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, tendo em conta as racionalidades suprarreferidas e eventuais impactos *jus* concorrenciais, diretos e indiretos

²⁷ <https://erario.tcontas.pt/pt/actos/acordaos/sintese-1s/sintese-contratos.shtml>

71. Os contratos de serviço público celebrados no âmbito do RJSPTP estão condicionados pelos circunstancialismos locais relativos aos múltiplos sistemas de transportes públicos de passageiros, que são muito diversos ou com uma grande amplitude/ cambiantes, sendo 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.
72. Contudo, a fundamentação de compensações financeiras e a execução contratual deve propugnar por alcançar pressupostos de transparência e objetividade, de forma que se possa, ao longo da execução contratual garantir o cumprimento de um serviço de qualidade e a maximização dos recursos públicos ²⁸ ²⁹ (por via de uma não sobrecompensação do operador).
73. Assim, nos termos das alíneas a), j) e k) do n.º 1 e das alíneas a) e f) do n.º 2, ambos do artigo 5.º, do artigo 8.º, da alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º, das alíneas a), d), g), e h) do n.º 1 do artigo 40.º e do artigo 46.º, todos dos Estatutos da AMT, determina-se ao Município:
- Que proceda à identificação expressa do parecer da AMT no acordo, nos termos do artigo 36.º, n.º 5 do CCP;
 - Que assegure o envio à AMT da versão definitiva do acordo, devidamente assinada.
 - Os montantes que presidiram ao estudo de fundamentação são estimados e dependentes de acertos resultantes de dados reais em contexto de execução contratual. Neste sentido, o Município deve proceder à sua validação, sendo recomendável que tais variáveis de base sejam auditadas e comprovadas, no âmbito do Acordo, de forma a obter dados mais precisos que permitam ajustamentos contratuais ou mesmo ajustamentos em pagamentos finais. Com base em estimativas não se poderá criar a expectativa de que o operador receba todo o montante de compensações previsto, se não for esse efetivamente o défice real resultante da exploração.
74. Recomenda-se ainda que:

²⁸ Referem ainda as Orientações da Comissão que "(...) se a empresa de transportes celebrou vários contratos de serviço público, as contas publicadas da empresa devem especificar a compensação pública correspondente a cada contrato. De acordo com o artigo 6.º, n.º 2, do regulamento, a pedido por escrito da Comissão, essas contas devem ser-lhe fornecidas."

²⁹ Também desta forma se dá cumprimento ao n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento e ao ponto 2.5.1. das Orientações da Comissão..

- Nos termos do artigo 48.º do RJSPTP, transmita à AMT eventuais factos subsumíveis aos tipos contraordenacionais previstos legalmente, caso se verifiquem, designadamente o incumprimento de obrigações de serviço público previstas nos contratos e de reporte de informação legalmente prevista, imediatamente após a tomada de conhecimento da sua verificação, colaborando na instrução do processo contraordenacional;
- Garanta o cumprimento das obrigações decorrentes do Decreto-Lei n.º 14-C/2020 de 7 de abril, na sua redação atual;
- Para efeitos de formação de preço contratual ou de determinação do valor de compensações em procedimentos futuros, deve ser efetuada a adequada apresentação e validação de dados operacionais e económico-financeiros, de forma segmentada e comprovada, nos termos expostos no presente parecer;
- Se proceda à transmissão dos dados previstos nos termos do artigo 22.º do RJSPTP e dos dados operacionais previstos no Regulamento 430/2019, de 16 de maio;
- Se dê cumprimento às regras de atualização tarifária, designadamente a Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro e o Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio;
- Seja conferido um prazo para o termo do acordo, com possibilidade de renovação, uma vez que o segundo procedimento concursal promovido pela CIM RC, por reformulação do anterior, ainda não foi lançado. Pretende evitar-se que o Município não fique dependente de uma condição resolutiva que poderá prorrogar o acordo “*sine die*”, quando o objetivo é que este último consubstancie uma solução provisória.

VI – DAS CONCLUSÕES

75. No que concerne ao objeto específico deste parecer, o mesmo assume sentido favorável por estar em causa um procedimento transitório e de duração limitada à adjudicação do procedimento concursal regional a cargo da CIM RC e por se considerar estar garantida a *compliance* com o RJSPTP, bem como com o Regulamento e demais legislação e jurisprudência nacional e europeia referenciada.
76. No caso concreto, foi aduzida informação que permite, de forma consistente, considerar fundamentadas as remunerações/compensações a pagar ao operador, à luz do enquadramento legal e jurisdicional citado.



77. Sublinha-se que o sentido favorável do parecer está condicionado ao cumprimento das determinações efetuadas, bem como à efetiva implementação de todos os mecanismos contratuais previstos para evitar situações de sobrecompensação.

Lisboa, 28 de setembro de 2023.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino