

## PARECER N.º 59/AMT/2022

[versão não confidencial]

### I – ENQUADRAMENTO

1. O Presidente do Conselho de Administração da Transportes Metropolitanos de Lisboa (TML)<sup>1</sup> remeteu à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), pelo ofício n.º TML-S00178-20211216-OF-00724-CA de 16 de dezembro, nos termos do n.º 5 do artigo 18.º do *“Regulamento Metropolitano das Regras Gerais para a implementação do Sistema Tarifário Metropolitano da AML”*, aprovado pelo Regulamento n.º 278-A/2019, de 27 de março, na sua redação atual<sup>2</sup>, pedido de validação dos montantes finais apurados de compensações financeiras e partilha de benefícios devidos aos operadores para 2020, pela disponibilização dos “Passes Navegante” na área metropolitana de Lisboa (AML).
2. Estes montantes finais resultam do apuramento efetuado relativo a dois momentos distintos: o primeiro relativo ao 1.º semestre de 2020, cuja metodologia e resultados constam do relatório TML20211215-REL-00024 *“Cálculo de compensações financeiras pela obrigação de disponibilização dos passes Navegante e partilha de benefícios no 1.º trimestre de 2020”* (relatório n.º 24); e o segundo relativo aos restantes trimestres de 2020, cuja metodologia e resultados constam do relatório TML20211215-REL-00025 *“Cálculo de compensações financeiras de abril a dezembro de 2020, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 14-C/2020”* (relatório n.º 25).
3. Os relatórios n.ºs 24 e 25 foram submetidos a audiência de interessados, tendo os operadores abrangidos sido informados dos resultados apresentados nos mesmos por ofício no dia 15 de dezembro de 2021. A TML enviou à AMT o relatório de audiência de interessados através do ofício TML-S00379-20220427-OF-00313-CA, de 27 de abril de 2022.
4. A AMT tem como atribuições, entre outras, nos termos do n.º 1 do artigo 5.º dos seus Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio (estatutos da AMT):
  - 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

<sup>1</sup> Tendo em conta competências delegadas e subdelegadas na TML – Transportes Metropolitanos de Lisboa, através de contrato interadministrativo celebrado entre a AML e TML.

<sup>2</sup> O Regulamento n.º 278-A/2019, de 27 de março, foi alterado pelos Regulamentos n.ºs 717/2019, de 13 de setembro, 131/2020, de 17 de fevereiro, 320/2020, de 1 de abril, e 935/2021, de 25 de outubro.

económicos, fiscalizando aquelas atividades e serviços, sancionando infrações de natureza administrativa e contraordenacional, de acordo com os presentes estatutos e demais legislação aplicável;

- Promover a progressiva adaptação do enquadramento legal aplicável aos setores e às atividades de mobilidade abrangidos pela sua missão, no quadro do desenvolvimento sustentável, da utilização eficiente dos recursos e de padrões adequados de qualidade dos serviços prestados aos consumidores/utilizadores e aos cidadãos em geral;
  - Emitir parecer sobre as propostas de regulamentos de tarifas e outros instrumentos tarifários, designadamente quando estas se encontrem relacionadas com obrigações de serviço público;
  - Definir os requisitos gerais base para a caracterização das situações em que se justifica a previsão ou imposição de obrigações de serviço público, e a contratualização de serviços de transporte público de passageiros, no quadro da legislação nacional e da União Europeia aplicável;
  - Promover a defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utentes em relação aos preços, aos serviços e respetiva qualidade;
  - Participar na definição, implementação e avaliação das linhas estratégicas e da política nacional em todas as áreas relativas à regulação;
  - Colaborar na elaboração de diplomas legais nos setores da mobilidade, dos transportes terrestres, das infraestruturas rodoviárias, dos portos comerciais e dos transportes marítimos, na sua vertente económica, bem como propor a adoção de medidas legislativas e regulamentares no âmbito das suas atribuições.
5. Nos termos do artigo 34.º do mesmo diploma, a AMT possui os poderes de regulação, supervisão, regulamentação, fiscalização e sancionatórios, tais como:
- Definir as regras gerais e os princípios aplicáveis à política tarifária dos transportes públicos e infraestruturas rodoviárias, ferroviárias e portuárias, no quadro legislativo e contratual em vigor nos setores regulados;
  - 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 a aplicação de sanções contratuais;
  - Proceder ao controlo anual das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral nos setores regulados;

Proceder ao controlo sistémico dos fatores de formação de preços, auscultando as entidades relevantes nos diferentes modos;

- Fiscalizar e auditar a aplicação de leis e regulamentos e demais normas aplicáveis às atividades sujeitas à sua jurisdição.
6. Assim, o presente parecer inscreve-se no cumprimento da missão da AMT enquanto regulador económico independente, nos termos dos seus 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.

## II – DO RELATÓRIO N.º 24

7. Refere a TML, a título de enquadramento, que:
- O Regulamento n.º 278-A/2019 de 19 de março (Regulamento TML), nos artigos 17.º e 18.º, em complemento com o anexo V “*Compensações financeiras pela obrigação de disponibilização dos passes e partilha de benefícios*”, define o mecanismo de compensação financeira aos operadores pelo cumprimento das obrigações de serviço público de disponibilização do Passe Navegante, bem com as suas regras de cálculo e pagamento;
  - As últimas alterações visaram adequar o Anexo V - Compensações financeiras pela obrigação de disponibilização dos passes e partilha de benefícios ao ano de 2020, uma vez que o Anexo V da versão inicial do Regulamento apenas definia valores específicos para o período de abril a dezembro de 2019;
  - Devido à situação de pandemia por Covid-19 e ao Estado de Emergência decretado e às medidas de proteção adotadas nessa sequência, o sistema de transportes foi significativamente afetado, com perdas significativas a partir de abril de 2020, o que justifica que o relatório n.º 24 apenas abrange o 1.º trimestre de 2020, sendo os restantes trimestres de 2020 abrangidos noutra relatório.
8. No que se refere à metodologia utilizada para proceder ao acerto final de contas e apresentar o consequente apuramento final das compensações financeiras e partilha de benefícios relativas ao 1.º trimestre de 2020, devidos aos 17 operadores em causa, a que se referem o artigo 17.º do Regulamento e o ponto 26 da secção B do respetivo anexo V, refere a TML que foi efetuado:

- Apuramento de valores de receitas e de validações finais, referentes ao 1.º trimestre de 2020, obtidas através do sistema de bilhética;
  - Apuramento da oferta realizada e comparação com o período homólogo;
  - Cálculo do défice máximo assumido pela AML, decorrente da informação disponibilizada via sistema de bilhética;
  - Cálculo dos “Valores de Referência” e de “Receitas 2019\_1T”, decorrentes das receitas apuradas;
  - Partilha de Upside 2, no caso de se atingir “excedente de receitas”;
  - Cálculo das compensações financeiras finais e partilha de benefícios com os operadores;
  - Determinação dos pagamentos/devoluções a efetuar para fecho de contas do 1.º trimestre de 2020.
9. Os operadores de serviço público de transporte de passageiros abrangidos pelo Regulamento, e para os quais foi efetuado o cálculo das compensações financeiras e partilha de benefícios são os seguintes:
- [confidencial]
10. Relativamente à autoridade de transportes (AT) Município de Cascais, [confidencial]
11. O apuramento das receitas mensais de cada operador assentou, na informação de vendas do sistema de bilhética da área metropolitana, disponibilizada inicialmente pela OTLIS e posteriormente pelo Departamento de ITS da TML, possibilitando a determinação da receita mensal por título e por operador.
12. No que se refere às compensações tarifárias atribuídas pela disponibilização de tarifas reduzidas dos passes 4\_18, sub23 e social+, e pela disponibilização dos passes intermodais ao abrigo da Portaria n.º 241-A/2013, de 31 de julho, foi considerada a informação aferida junto do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT), referente aos pagamentos efetuados nos 1.ºs trimestres de 2019 e 2020, para cada um dos operadores, e a apurada pela TML/AML, incluindo ao abrigo do Despacho n.º 14216/2011, publicado em Diário da República, 2.ª série, n.º 202, de 20 de outubro, e do Despacho n.º 8946-A/2015, de 11 de agosto, alterado pelo Despacho n.º 15146-A/2016,

de 15 de dezembro, no âmbito da Portaria n.º 241-A/2013, de 31 de julho<sup>3</sup>, e comunicada aos operadores envolvidos.

13. O cálculo das compensações, correspondentes ao défice decorrente das alterações induzidas pelo novo sistema tarifário, assenta num conjunto de pressupostos definidos, segundo a TML, na secção A do anexo V do Regulamento, revista pela última alteração ao Regulamento TML, e que assim foram resumidos:

- A manutenção da oferta de serviços de transporte e respetivos custos;
- O crescimento de [confidencial] % das receitas de todos os passes, para todos os operadores que tenham tido aumentos autorizados de valor inferior em 2019, não sendo aplicado a operadores cuja contratualização lhes vede este direito;
- Atualização tarifária real ou a TAT (0,38%) no caso de títulos entretanto extintos, referente ao ano de 2020, com exceção dos operadores cujo contrato lhes vede esse direito;
- A redução estimada da receita de passes determinada para cada título, operador a operador, para o mesmo número de utilizadores do sistema, em função da estrutura de vendas do operador e da respetiva quota de participação em cada título no 1.º trimestre de 2019;
- A correção deste défice nas situações em que os utilizadores do sistema têm atualmente mais do que um passe no mesmo cartão;
- A redução das compensações das bonificações sociais do Estado, em resultado da redução do valor do preço de referência sem desconto dos títulos;
- A redução das receitas de bilheteira, em resultado do alargamento do passe social+ a todo o território da AML e do alargamento do desconto do passe 4\_18 e consequente aumento das compensações das bonificações do Estado;
- A redução na receita de títulos ocasionais que tenha ocorrido nas seguintes situações: (i) utilização conjunta de passes com títulos ocasionais, onde se perde a totalidade do valor dos títulos ocasionais; (ii) compra de títulos ocasionais de um mesmo cliente que supera ou se aproxima dos novos PVP dos passes criados, prevendo-se a migração de utilizadores de títulos ocasionais para os novos passes;

<sup>3</sup> Portaria que regulava o sistema de passes intermodais e as condições de disponibilização destes títulos de transporte na AML, bem como as regras relativas à respetiva compensação financeira dos operadores de transporte. Coletivo regular de passageiros da AML por parte do Estado, e que, entretanto, foi revogada, passando a vigorar o Regulamento AML.

- De acordo com análise prévia à criação do Regulamento aos dados fornecidos por alguns operadores à AML, o défice estimado nos títulos ocasionais foi de [confidencial] % de perda nas receitas dos títulos ocasionais no conjunto dos operadores<sup>4</sup>, sendo esta a parcela que deve ser compensada;
  - No que concerne à aplicação de redução tarifária a grupos específicos, a estimativa de défice incidiu especificamente nos seguintes passes: (i) Navegante 12: passes destinados a crianças dos 4 aos 12 anos<sup>5</sup>; (ii) Navegante +65: passes destinados a pessoas com mais de 65 anos ou reformados/pensionistas<sup>6</sup>;
  - O défice resultante da criação dos passes Navegante Família foi estimado a partir dos resultados do Inquérito à Mobilidade 2017 na AML, por estimativa, extrapolando-se a partir da identificação do peso dos agregados familiares com 3 ou mais elementos com passe e mais de 14 anos<sup>7</sup>;
  - O défice resultante da redução estimada da receita de passes escolares (com utilização exclusiva no transporte escolar com base no valor da assinatura de linha), determinada para cada título, operador a operador, para o mesmo número de utilizadores do sistema. Considerou-se a migração dos atuais utilizadores dos passes escolares para os novos títulos Navegante.
14. Para efeitos de aplicação do Regulamento e subseqüentes alterações, a TML referiu que foi necessário fixar dois patamares, correspondentes a dois níveis de receita: o “Valor de Referência” e a “Receita 2019\_1T”, sendo que o Valor de Referência é aquele que, assumindo o princípio da manutenção de oferta e conseqüente cobertura de custos associados, serve de referência para o modelo de cálculo das compensações e definição do limite máximo de défice. O défice máximo assegurado pela AML *“consiste no valor máximo de compensação que a AML estima ser necessário para suprir a redução de receita tarifária gerada pela imposição das novas tarifas e considerando os mesmos utilizadores do sistema”*.
15. Por outro lado, a Receita 2019\_1T *“consiste no total de receitas no 1.º trimestre de 2019 (de toda a receita de passes e títulos ocasionais incluindo compensações do Estado, atualizadas para preços de 2020, de acordo com as taxas de atualização tarifária*

---

<sup>4</sup> [confidencial]

<sup>5</sup> [confidencial]

<sup>6</sup> [confidencial]

<sup>7</sup> [confidencial]

*permitidas ou verificadas*”. Este é o objetivo para todos os operadores, a partir do momento em que se entrou na fase de excedente de receita de passes (que a AML designou de *Upside 1*).

16. Assim, *“o défice máximo assumido pela AML, nos meses de janeiro a março de 2020, tem o valor de [confidencial] conforme ponto 13 da secção B do anexo V da última alteração ao Regulamento.*
17. O Anexo V do Regulamento, na sua redação atual, prevê que, uma vez que o sistema de transportes da área metropolitana atinja, no 1.º trimestre de 2020, excedente de receita relativamente a 2019 e se entre na fase de *Upside 2*, a distribuição de receitas comece a ter em conta as validações ocorridas nos diferentes operadores. A entrada em vigor do Estado de Emergência em meados de março, e a consequente perda de receita, nomeadamente de títulos ocasionais, no 1.º trimestre de 2020, implicou que não fosse atingido o patamar a partir do qual se entra em *Upside 2*, pelo que não foi necessário apurar validações para o cálculo de compensações finais e partilha de benefícios.
18. Mais refere a TML que *“no Anexo V do Regulamento definem-se os critérios para o cálculo [das] compensações e partilha de benefícios. (...) O apuramento de compensações e partilha de benefícios comporta as fases a seguir descritas, durante as quais os pagamentos aos operadores devem suprir a diferença entre a receita que já tenham do seu lado e aquela que devam atingir em cada fase*”. São elas:

[confidencial]

19. O acerto final no montante das compensações do Programa de Apoio à Redução Tarifárias nos transportes públicos (PART) que a TML tem a pagar aos operadores ou que estes têm a devolver à TML resulta da diferença, para cada operador, entre a receita apurada e a soma da receita efetivamente recebida e do montante dos pagamentos por conta do PART efetuados pela TML ao longo de 2020. A receita apurada para cada operador resulta, por sua vez: i) da aplicação ao montante de receita gerado pelo sistema de uma penalização percentual por não ter sido atingido o patamar da Receita\_1T ([confidencial] %); ii) da repartição do montante que a AT Cascais tem de pagar mensalmente ([confidencial] €) para compensar o sistema pela perda de receita associada à sua decisão de gratuidade dos transportes; iii) da penalização por redução do nível de oferta, penalização essa que é proporcional à redução de lugares.km oferecidos.
20. Assim, para o 1.º trimestre de 2020, *“O valor total de compensação financeira PART aos operadores da área metropolitana de Lisboa (...) é de [confidencial] e “O acerto apurado relativo à compensação financeira pela disponibilização do Passe Navegante ao abrigo*



do Regulamento n.º 278-A/2019 é de [confidencial] €, totalizando o valor a pagar aos operadores [confidencial] e o valor a devolver por estes [confidencial]

21. Os operadores seguintes têm verbas a receber da TML: [confidencial]

22. Os operadores seguintes têm verbas a devolver à TML: [confidencial]

### III – DO RELATÓRIO N.º 25

23. No dia 18 de março de 2020, foi declarado o estado de emergência, considerando a situação epidemiológica no território nacional, o qual, juntamente com as medidas decretadas para a área dos transportes, resultou na quebra da procura de transportes públicos e consequente perda de receita tarifária para todos os operadores da AML.

24. Neste contexto, o Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, na sua redação atual<sup>8</sup>, veio estabelecer procedimentos de atribuição de financiamento e compensações aos operadores de transportes essenciais, no âmbito da pandemia por Covid-19. No âmbito deste diploma, cada autoridade de transportes devia identificar os serviços públicos de transporte de passageiros sob sua competência que eram essenciais e que deveriam manter-se em funcionamento e atribuir as verbas do PART ao financiamento desses serviços a partir do 2.º trimestre de 2020.

25. Este diploma define ainda que o sistema está sujeito à supervisão da AMT, que deve avaliar se as verbas atribuídas a cada operador não representam uma sobrecompensação ou duplicação de apoios para o mesmo fim e são adequados à oferta de serviços de transporte.

26. Assim, a partir do 2.º trimestre de 2020, *“a AML definiu, em articulação com os operadores (no 2.º trimestre apenas com os operadores de que é autoridade), os níveis de serviço a assegurar (no contexto da manutenção de serviços essenciais), atribuindo-lhes o correspondente financiamento com base nos critérios resultantes do Regulamento Metropolitano, ao abrigo da autorização constante do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, que permite que os pagamentos ao seu abrigo sejam determinados com base no histórico resultante da anterior aplicação do PART”*.

27. O Relatório n.º 25 apresenta os cálculos das compensações devidas aos operadores no período de abril a dezembro de 2020, sendo que a análise é feita separadamente para o

---

<sup>8</sup> O Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, foi alterado pelo Decreto-Lei n.º 39-A/2020, de 16 de julho, pelo Decreto-Lei n.º 106-A/2020, de 30 de dezembro, pela Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro, pelo Decreto-Lei n.º 6-B/2021, de 15 de janeiro e pelo Decreto-Lei n.º 104/2021, de 27 de novembro.



- 2.º trimestre de 2020 e para o 2.º semestre de 2020, uma vez que a metodologia de apuramento dessas compensações é diferente para esses dois períodos temporais.
28. Os operadores são os mesmos abrangidos pelo relatório n.º 24, listados no ponto 9.
29. O IMT, [confidencial]
30. De referir que a AMT emitiu o Parecer n.º 75/AMT/2021 para o Gabinete de S. Exa o Secretário de Estado das Infraestruturas, considerando que todo o serviço público de transporte de passageiros deve estar abrangido pelo Decreto-lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril. De referir ainda que a AMT enviou ao IMT o ofício n.º 2935-CA/2022, de 21 de abril, pelo qual transmitiu que considera que o diploma se aplica ao operador MTS.
31. Relativamente à AT Município de Cascais, [confidencial]
32. O procedimento de cálculo das compensações financeiras tem por base o apuramento das receitas de cada operador no período de abril a dezembro de 2020, a partir dos dados de bilhética.
33. No que se refere às compensações tarifárias atribuídas pela disponibilização de tarifas reduzidas dos passes 4\_18, sub23 e social+, por aplicação do definido no artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, foi atribuído a cada operador, em cada mês entre abril e dezembro de 2020, o valor de compensação reportado pelo IMT para o mês homólogo de 2019.
34. No caso específico do operador [confidencial],
35. O cálculo das compensações tarifárias no 2.º trimestre de 2020 resulta da aplicação “*da proporção de pagamentos realizados a cada operador, em 2019, à verba disponível de PART para o 2.º trimestre de 2020 (...) [tendo sido] definida uma sazonalidade mensal de receitas de passes (...) que se utilizou para definir o peso do 2.º trimestre no ano de 2020 e definir a parcela de PART a afetar a este período*”.
36. O montante disponível “*para distribuir [no 2.º trimestre de 2020] corresponde então a* [confidencial] € ([confidencial] % de [confidencial] €)”<sup>9</sup>.
37. A TML procedeu a ajustes no montante das compensações nos casos em que a redução da oferta no 2.º trimestre de 2020, face a igual período de 2019, foi superior à redução da receita. Considerando que foi um trimestre de grande incerteza, a TML permitiu uma folga maior do que a considerada na análise de oferta referente ao 1.º trimestre de 2020, tendo

---

<sup>9</sup> [confidencial]

- apenas reduzido compensações quando a diferença entre a redução na receita e a redução na oferta foi superior a [confidencial] %. [confidencial]
38. Assim, e relativamente ao 1.º trimestre de 2020, *“O valor total de compensação financeira “PART” aos operadores da área metropolitana de Lisboa no âmbito da aplicação do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, no 2.º trimestre de 2020 é de [confidencial] e valor de acerto resultante do apuramento de contas final para este período é de [confidencial]”*
39. No 2.º semestre de 2020, a AML *“solicitou a todos os operadores de serviço público de transporte de passageiros da AML que dimensionassem de imediato os seus serviços, garantindo, em contrapartida, o pagamento extra necessário para que todos os operadores de transportes que operem na área metropolitana de Lisboa (...) atingissem 90% das suas receitas associadas ao serviço público de transporte de passageiros, no mesmo período”*. Esta verba seria financiada pelo PART, na sequência da prorrogação da vigência do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, até ao fim do ano de 2020 e do reforço resultante do Despacho n.º 8459/2020, publicado em Diário da República, 2.ª série, n.º 171, de 2 de setembro.
40. A receita a considerar é definida pela soma das receitas de bilheteiras, das compensações tarifárias pela disponibilização dos passes 4\_18, sub23 e social+ e dos pagamentos do PART efetuados ao abrigo do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril (excluindo as verbas do PART distribuídas ao abrigo do Despacho n.º 8459/2020, de 2 de setembro).
41. Por outro lado, a receita a assegurar em cada mês do 2.º semestre de 2020 resulta da aplicação à receita de 2019, atualizada pela taxa de atualização tarifária (TAT), das percentagens associadas à sazonalidade mensal (incluindo *Upsides*).
42. Tal como para o 2.º trimestre de 2020, também no 2.º semestre de 2020 a TML aplicou uma metodologia de acerto de compensações em função da redução de oferta. A diferença face à análise relativa ao 2.º trimestre de 2020 prende-se com o facto de, considerando a TML que neste período houve maior estabilidade, aplicou uma penalização nas situações em que a diferença entre a redução da oferta, face ao período homólogo de 2019, e a redução da receita foi superior a [confidencial] %. [confidencial].
43. Em suma, para a totalidade do ano de 2020, o *“valor total de compensação financeira “PART” foi de [confidencial] e “O valor total de acerto relativo à compensação financeira “PART” é de [confidencial]”*
44. Os operadores seguintes têm verbas a receber da TML: [confidencial]

45. Os operadores seguintes têm verbas a devolver à TML: [confidencial]

#### IV – DO RELATÓRIO DE AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS

46. A TML submeteu os relatórios n.ºs 24 e 25 a audiência de interessados, tendo endereçado aos operadores um ofício no dia 15 de dezembro de 2021, no qual lhes era atribuído o prazo de 10 dias úteis para se pronunciarem. Deu ainda conhecimento dos mesmos às respetivas autoridades de transportes: [confidencial]

47. Foram recebidos pedidos esclarecimentos e consulta aos dados [confidencial].

48. A pronúncia dos operadores [confidencial] vai no sentido da sua concordância com o projeto de decisão da TML.

49. A pronúncia da [confidencial], que tem a devolver à TML [confidencial] €, [confidencial]

#### V – ANÁLISE

50. Os relatórios enviados pela TML corporizam os cálculos efetuados por aquela entidade para definir os montantes das compensações financeiras pela obrigação de disponibilização dos passes e partilha de benefícios, de acordo com a metodologia estabelecida no anexo V do Regulamento TML, na sua redação atual. no que refere ao relatório 24, aplicável ao 1.º trimestre de 2020, e, a partir do 2.º trimestre de 2020 (nos termos do relatório 25), ao abrigo do Regulamento n.º 278-A/2019, em conjugação com o Decreto-Lei n.º 14-C/2020 (na p. 5 do Relatório 25, pode ler-se que a AML atribuiu o financiamento as operadores neste período *“com base nos critérios resultantes do Regulamento metropolitano, ao abrigo da autorização constante do Decreto-Lei n.º14-C/2020, que permite que os pagamentos ao seu abrigo sejam determinados com base no histórico resultante da anterior aplicação do PART.*

51. A metodologia utilizada para o cálculo dos montantes referidos no ponto anterior exige uma profusão de dados, incluindo os dados completos de vendas e validações de todos os operadores, a ser remetido pelos operadores, exigindo diversas interações para correção dos mesmos, o que justifica que apenas em 2022 seja possível efetuar o referido cálculo para o ano de 2020, situação agravada pelo cenário de pandemia que teve início nesse ano.

52. Importa referir que os pressupostos nos quais assenta a metodologia de cálculo das compensações financeiras e partilha de benefícios apresentada no relatório em análise (secção 2.1.2.) estão em linha com os pressupostos que constam do ponto A do anexo V

- do Regulamento, na versão que lhe foi dada pelos Regulamentos n.ºs 717/2019, de 13 de setembro, 131/2020, de 17 de fevereiro, 320/2020, de 1 de abril, e 935/2021, de 25 de outubro.
53. O ano atípico que foi 2020, devido à pandemia por Covid19, exigiu que a TML aplicasse a metodologia de cálculo das compensações financeiras e partilha de benefícios a dois períodos distintos: o 1.º trimestre de 2020; e os restantes trimestres de 2020.
54. Segundo o relatório n.º 24 da TML, no 1.º trimestre de 2020, o sistema gerou excedentes, o que permitiu que houvesse lugar à partilha de benefícios do novo sistema com a TML. A diferença entre o valor de referência e o total de receitas de todos os passes, incluindo compensações tarifárias relativas aos passes 4\_18, sub23 e social +, acrescido do valor máximo do défice (diferença positiva – fase de *Upside 1*), é partilhada entre os operadores, que ficam com [confidencial] % desse montante, e a AML, que fica com os restantes 35%.
55. Tal como referido no ponto 17 do presente parecer, em 2019, o valor a distribuir no *Upside 1* foi de no valor a distribuir de [confidencial] €, dos quais [confidencial] € foram para os operadores.
56. Quando o sistema gera excedente de receita face ao ano e 2018, entra-se na fase de *Upside 2*, e a partilha de benefícios do montante associado a esta fase é de [confidencial] % para os operadores e [confidencial] % para a AML. No 1.º trimestre de 2020, não foi atingida a fase de *Upside 2*.
57. De acordo com o relatório n.º 25 da TML, no período entre abril e dezembro de 2020, a metodologia foi diferente do que a aplicada no 1.º trimestre de 2020. Assim, devido à situação de pandemia, não houve, naturalmente, excedentes de receita, antes pelo contrário. Dessa forma, a análise centrou-se na definição do montante total de receita de cada operador e na distribuição das verbas PART pelos mesmos, ajustada por correções associadas a variações homólogas de oferta superiores a variação da receita.
58. A Tabela 18 do relatório n.º 25 apresenta os montantes finais a pagamento ou a serem devolvidos, por operador. Dos 15 operadores<sup>10</sup>, 6 têm a receber<sup>11</sup>, num total de [confidencial]€, e 9 têm a devolver verbas<sup>12</sup>, num total de [confidencial]€.

---

<sup>10</sup> [confidencial]

<sup>11</sup> [confidencial]

<sup>12</sup> [confidencial]

59. A elaboração de dois relatórios por parte da TML, que integram a análise e os cálculos dos montantes finais das compensações financeiras separadamente para os períodos janeiro-março e abril-dezembro de 2020, justifica-se pelo facto de o ano de 2020 ter sido um ano atípico, na medida em que foi declarada, em março, a pandemia por Covid-19 e o Estado de emergência, o que condicionou os serviços de transporte, não só durante o confinamento, mas também através da imposição de medidas de proteção de saúde pública, que implicaram a determinação de imposições de limitação e ajustamentos à operação de serviço público de transporte de passageiros.
60. Considerando os impactos que a pandemia, o confinamento e as medidas referidas no ponto anterior tiveram nos transportes, o Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, veio estabelecer a definição de procedimentos de atribuição de financiamento e compensações aos operadores de transportes essenciais.
61. De acordo com aquele diploma, as medidas acima referidas tiveram impactos diretos na redução das receitas provenientes da venda de títulos de transporte, agravando o défice de exploração dos operadores. Por outro lado, sendo os transportes públicos serviços essenciais, foi definida a necessidade de manter serviços mínimos, necessários para assegurar a mobilidade dos cidadãos, bem como de promover a sustentabilidade daquelas empresas de forma a permitir a disponibilização desses serviços. Como forma de alcançar este objetivo, determinou-se a utilização das verbas previstas para o Programa de Apoio à Redução Tarifária nos transportes públicos (PART), para o Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público (PROTransP), e as compensações tarifárias a título do passe 4\_18, sub23 e social+.
62. As AT ficaram habilitadas a proceder aos ajustamentos à operação de transportes e respetivos procedimentos, na medida do necessário e tendo em conta os respetivos circunstancialismos, definindo o Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, que a atribuição daquelas verbas estaria sujeita à supervisão da AMT.
63. Pretendeu-se compensar os operadores de serviço público de transporte de passageiros pela realização dos serviços essenciais, que fossem deficitários do ponto de vista da cobertura dos gastos operacionais pelas receitas da venda de títulos de transporte. Tal significa que atribuição de financiamento e compensações aos operadores de transportes essenciais exigia, simultaneamente, a fixação, pelas AT, de serviços essenciais e a existência de um défice de exploração para que o operador de serviço público pudesse aceder às verbas previstas, ao abrigo dos mecanismos previstos no diploma.

64. Decorre daquele regime legal que o regime de compensação, pelas AT, não se destinava a financiar todo o défice de exploração das empresas, mas sim a mitigá-lo, com recurso às verbas já cabimentadas, desde que existissem serviços mínimos/essenciais.
65. Em suma, para efeitos da avaliação prevista no Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, o operador deve demonstrar: (i) os serviços que efetuou antes da imposição das restrições resultantes da pandemia, e apresentar os que tinham sido mantidos, face ao financiamento possível por parte da AT; (ii) os dados históricos relativos à utilização do serviço público de transporte de passageiros, incluindo os custos variáveis que se referissem, direta ou indiretamente, à utilização do serviço; e, (iii) a evolução de receitas e custos, antes e depois das restrições e limitações.
66. Nesse sentido, os operadores estavam obrigados a enviar à AMT toda a informação operacional e financeira que permitisse avaliar se as verbas que lhes tinham sido atribuídas, e apenas para os operadores que receberam compensações ao abrigo do PART, PROTransP e a título de passe 4\_18, sub23 e social+, não representavam uma sobrecompensação ou duplicação de apoios para o mesmo fim e eram proporcionais à oferta de serviços de transportes disponibilizados.
67. O Decreto-Lei n.º 39-A/2020, de 16 de julho, prolongou a vigência do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, até ao final do ano de 2020, sendo que esta foi prolongada novamente, até ao final do ano de 2021, pelo Decreto-Lei n.º 6-B/2021, de 15 de janeiro. O Decreto-Lei n.º 39/2021, de 31 de maio, veio redefinir os prazos para reporte da informação, tendo em conta que, devido à pandemia por Covid-19, as assembleias gerais das sociedades comerciais puderam ocorrer até dia 30 de junho de 2021. Por fim, a vigência do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, foi mais uma vez prolongada, até ao final do primeiro semestre de 2022, pelo Decreto-Lei n.º 104/2021, de 27 de novembro.
68. Tal como referido acima, o Decreto-Lei n.º 39/2021, de 31 de maio, estabeleceu que o prazo para o reporte, por operadores de serviço público de transporte de passageiros e AT, da informação necessária à avaliação a efetuar pela AMT no âmbito do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, era dia 15 de julho de 2021. Tanto os 17 operadores abrangidos pelos relatórios n.º 24 e 25 e listados no ponto 9, como a TML reportaram informação no prazo estabelecido.
69. Da análise efetuada pela AMT no âmbito deste regime resultou que, dos referidos 17 operadores, apenas para o operador [confidencial] na sua operação na área geográfica de abrangência da TML, existiu sobrecompensação, havendo lugar à devolução de montantes.

70. A este propósito, importa relevar que:

- O Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, deixa claro que a competência da AMT é a de supervisão da atribuição das verbas de que é questão neste diploma, através da avaliação da existência de sobrecompensação, a qual não se confunde com as competências das autoridades de transportes, de definição dos serviços mínimos essenciais ou dos mecanismos e procedimentos para o seu financiamento;
- Decorre da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que a competência para o planeamento, organização e financiamento do serviço público de transporte de passageiros cabe às AT;
- Decorre do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que cabe à AMT zelar pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional e europeu e proceder a ações de supervisão e fiscalização, designadamente, no âmbito de controlo de compensações financeiras pela prestação de serviços de interesse económico geral;
- Não existe incompatibilidade entre uma conclusão de inexistência de sobrecompensação resultante da avaliação efetuada pela AMT e outra conclusão de existência da obrigação de devolução de montantes à TML, resultantes de pagamentos por conta de montante superior aos montantes que os respetivos operadores tinham direito a receber, considerando as verbas existentes do PART, a sua oferta de serviços de transportes e a partilha de benefícios gerados pelo sistema.

71. Com efeito, e apesar do Regulamento da AML estipular, no n.º 5 do artigo 18.º, que “o último acerto anual dos montantes das compensações financeiras e da eventual partilha de benefícios fica sujeito à validação prévia da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes”, a AMT não emite parecer quanto a montantes concretos de compensações, porquanto tal configuraria, na prática, a definição de despesa por parte de uma entidade adjudicante, ou seja, a assunção de competência de uma autoridade de transportes pela AMT, o que não seria legalmente admissível<sup>13</sup>.

72. Sem prejuízo das atribuições próprias das instâncias nacionais e europeias competentes, os critérios enunciados para aferição da legalidade de fluxos financeiros apenas se consideram cumpridos, na perspetiva da temática dos auxílios de Estado, se ao longo da sua execução contratual forem efetiva e corretamente aplicados os critérios de cálculo e pagamento das compensações (se a elas houver lugar), face às circunstâncias concretas

---

<sup>13</sup> Tal como já referido no Parecer n.º 69/AMT/2021, de 19 de julho, relativo às compensações pagas em 2019.



da prestação do serviço/obrigação de serviço público que as fundamentam, e são esses os factos que devem ser de verificação permanente e sistemática pela autoridade de transportes, mas também da AMT, designadamente na sequência de remissão, por parte daquela, do relatório previsto no artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007<sup>14</sup>.

73. Assim, a AMT não se pode substituir à entidade adjudicante na formação do preço ou dos valores a pagar a título de eventual compensação, nem se substituir à gestão do contrato de obrigações de serviço público na monitorização regular, cabendo-lhe intervir aquando da verificação da violação de normas legais ou contratuais (quando expressas), nos termos previstos no RJSPT e no Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio. Neste contexto, de sublinhar que não depende da AMT, por via legal, o prosseguimento de qualquer procedimento administrativo de cabimentação, autorização e validação de despesa, da competência de autoridades de transportes ou outras entidades fiscalizadoras e de supervisão<sup>15 16</sup>.
74. No caso concreto, o Conselho de Administração da TML, a 15 de dezembro de 2021, aprovou os valores de compensações financeiras aos operadores da AML para o ano de 2020, tendo submetido os mesmos a audiência dos interessados nesse mesmo dia, havendo apenas oposição do operador [confidencial], cujos argumentos, apresentados no ponto 48, [confidencial].
75. [confidencial]
76. De sublinhar que a avaliação realizada pela AMT assenta em dados reportados nos prazos previstos no Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, na sua redação atual. Na sequência da notificação da AMT, a 29 de setembro de 2021, no âmbito do procedimento de avaliação previsto no DL 14-C/2020, a TML comunicou à AMT a necessidade de eventual revisão dos valores estimados de compensação financeira enviados no reporte de 15 de julho, por se aguardar ainda respostas dos operadores.
77. Ou seja, sem prejuízo do antes referido, a AMT efetuou a sua avaliação com os dados disponíveis e reportados, em cumprimento dos prazos estabelecidos pelo Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, na sua redação atual.

---

<sup>14</sup> [https://www.amt-autoridade.pt/media/1954/auxilios\\_estado\\_transportes\\_regras\\_tarifarias\\_osp.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/1954/auxilios_estado_transportes_regras_tarifarias_osp.pdf).

<sup>15</sup> Enquadramento legal e jurisprudencial aplicável a Auxílios de Estado e compensações por obrigações serviço público no setor dos transportes - [https://www.amt-autoridade.pt/media/1955/auxilios\\_estado\\_osp\\_transportes.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/1955/auxilios_estado_osp_transportes.pdf).

<sup>16</sup> Designadamente nos termos da Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas quando aplicável. Quanto ao parecer de 19 de julho de 2019 sobre a sujeição àquele regime da despesa associada ao sistema tarifário, a AMT não se pronuncia por não ser a entidade competente para o efeito.

78. A 20 de dezembro de 2021, a AMT tomou conhecimento de que, nesse mesmo mês, teria sido submetido a audiência de interessados o relatório de fecho de contas das compensações financeiras relativas a 2020 da AML.
79. Acresce dizer que a TML tem legitimidade para determinar a devolução de montantes que considere terem sido indevidamente pagos ao abrigo das obrigações de serviço público que por ela foram determinados, pelo que, podendo estar em causa a redução de compensações, estará sempre afastado um cenário de sobrecompensação.
80. Naturalmente que, nas situações em que se prevejam acertos, com acréscimo de compensações, a TML deverá atentar às conclusões da AMT, no sentido de evitar tal sobrecompensação.
81. De referir ainda que a AML/TML deu cumprimento às obrigações constantes do artigo 18.º do Regulamento AMT e do n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento, tendo procedido à publicação dos relatórios circunstanciados de obrigações de serviço público de 2016 a 2019 e de 2020, sublinhando-se o profundo conhecimento do sistema de transportes que é detido pela AT.
82. Tal relatório deve ser atualizado sempre que necessário, sendo de recomendar que do mesmo, e no que se refere à aplicação de um instrumento tarifário como é o Regulamento Metropolitano, e quanto a obrigações de serviço público tarifário, resulte demonstrado o cumprimento do previsto nos artigos 4.º e 5.º do Regulamento AMT.
83. Segundo o artigo 4.º deste último regulamento, sem prejuízo do cumprimento das regras e princípios gerais estabelecidos na legislação aplicável, na fixação de tarifas do serviço público de transporte de passageiros, devem observar-se os seguintes princípios:
- *“Orientação para os custos, no contexto dos artigos 106.º e 107.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE);*
  - *Garantia do cumprimento dos parâmetros de qualidade do serviço nos termos do RJSPTP e promoção da sustentabilidade, designadamente nas vertentes económica e ambiental, no contexto da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, da Organização das Nações Unidas, e na perspetiva do cumprimento dos objetivos das Conferências das Partes da Convenção Quadro das Nações Unidas para as Alterações Climáticas (COP);*
  - *Eficiência, razoabilidade e garantia da legalidade na utilização dos recursos públicos;*

- *Igualdade de oportunidades no acesso ao serviço, procurando nomeadamente a tendencial eliminação de assimetrias no grau de coesão e acessibilidade territorial, social e económica ao serviço público de transporte de passageiros;*
- *Intermodalidade e integração tarifária, sempre que esta se afirme como uma solução de maior eficiência e eficácia para o funcionamento e acesso à rede de transportes; e*
- *Transparência na fixação das tarifas e clareza e facilidade de compreensão das opções de diferenciação tarifária pelos utilizadores do serviço público de transporte de passageiros.”*

84. Por outro lado, nos termos do artigo 5.º do mesmo diploma, a fixação de tarifas deve ser sustentada em estudo demonstrativo do cumprimento das disposições legais e regulamentares aplicáveis, incluindo do presente regulamento, e dos princípios gerais mencionados no artigo 4.º, devendo proceder à demonstração dos seguintes elementos mínimos, tendo em conta as circunstâncias concretas e as condições do mercado relevante:

- *“Cobertura anual, pelo conjunto da receita tarifária e outras receitas associadas à exploração do serviço público de transporte de passageiros em causa, dos custos previsionais inerentes e de um nível adequado de remuneração do capital investido, sem prejuízo da introdução de medidas de âmbito social e do regime legal de compensações por obrigação de serviço público e de outras subvenções públicas;*
- *Racionalidade e objetivos subjacentes às opções de modulação tarifária;*
- *Ponderação de um rácio adequado entre a tarifa do título ocasional de valor mais baixo e a do título de utilização mensal;*
- *Ponderação da possibilidade de estabelecer tarifas integradas com o serviço de transporte público adjacente, cuja conexão prática com o serviço em causa seja evidenciada pela procura dos utilizadores;*
- *Articulação adequada com as tarifas fixadas por outras autoridades de transportes, para o mesmo modo de serviço público de transporte de passageiros e para as áreas geográficas com características semelhantes;*
- *Ponderação da estrutura demográfica, do desenvolvimento social e económico do território, bem como dos níveis e perfis da procura e da respetiva elasticidade;*

- *Ponderação adequada do nível de acessibilidade financeira refletido na relação entre as tarifas propostas e os rendimentos médios e/ou os índices de poder de compra da área servida;*
- *Análise do impacto da introdução de novas tarifas propostas no modelo de procura do serviço, caso se trate de tarifas criadas durante a exploração do serviço público de transporte de passageiros em causa;*
- *Adequação e harmonização do preço a aplicar ao suporte dos títulos de transporte;*
- *Racionalidade subjacente à integração da tarifa com os preços dos serviços previstos no n.º 6 do presente artigo, quando legalmente admitida, e às tarifas do serviço público de transporte de passageiros integrado; e*
- *Limitação das compensações por obrigações de serviço público, caso existam, aos custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, deduzidos das receitas geradas, e acrescidos de um lucro razoável, tendo em conta as disposições constantes dos artigos 106.º e 107.º do TFUE, bem como do demais direito da União Europeia relativo a compensações financeiras e auxílios de Estado.”*

85. [confidencial]

86. Considera-se relevante que a despesa inerente àquelas participações seja contabilizada e identificada, em relatórios de serviço público ou no controlo anual de compensações à AMT<sup>17</sup> pois, ainda que possam não representar pagamentos a operadores (mas sim, em alguns casos, receita que deixa de ser cobrada<sup>18</sup>), consubstanciam o esforço financeiro público associado à implementação do sistema tarifário metropolitano.

<sup>17</sup> <https://www.amt-autoridade.pt/media/2922/compensacoesfinanceiras.pdf>.

<sup>18</sup> Recorde-se que o sistema tarifário não se resume apenas às tarifas cobradas ao passageiro, mas sim, nos termos da alínea c) do n.º 3 do artigo 1.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, ao conjunto de regras em vigor em determinado território que, de acordo com diversas dimensões, condicionam e disciplinam: (i) o nível de acessibilidade ao sistema, (ii) os resultados do contrato de serviço público; (iii) os níveis de recursos públicos necessários à manutenção e desenvolvimento do sistema. Nas dimensões referidas incluem-se: (i) títulos de transporte (ii) tarifas e bonificações (iii) cartões de suporte (iv) sistemas de bilhética e de suporte à mobilidade (v) regras de utilização e divulgação (vi) zonamento e abrangência (vii) recursos, compensações e repartição de receitas. A imposição de OSP, incluindo (i) a definição e atribuição de modo claro e transparente das obrigações de serviço público em causa; (ii) o cálculo de forma objetiva e transparente dos parâmetros com base nos quais o montante da compensação deve ser calculado, tendo em conta os gastos e rendimentos associados ao cumprimento da obrigação de serviço público, deve constar de ato administrativo expresso sob pena de perder a sua vinculatividade. Tal como já decorria de atos governamentais anteriores, quanto a medidas tarifárias gerais de âmbito nacional, nas medidas a adotar por autoridades locais deve garantir-se o cumprimento de princípios de equidade, independência, integridade e transparência dos procedimentos, efeitos de aferição da *compliance* legal e jurisprudencial com regras gerais que estejam em vigor. De igual forma, deve ser garantido o princípio da neutralidade, no que respeita ao tratamento de agentes económicos tendo em conta a necessidade de estabelecer um referencial de atuação transparente, equitativo e sustentável.

87. De recordar que no documento da AMT quanto a auxílios de Estado e compensações, já citado, se refere que:

- *“os operadores ou as entidades responsáveis pela gestão do sistema tarifário informam as autoridades de transporte competentes sobre todos os tarifários efetivamente disponibilizados, e sempre que se verificar qualquer alteração, de forma a permitir a sistemática monitorização e fiscalização do cumprimento das disposições aplicáveis. (...)”*
- *Tal exigência reforçada de deveres de informação é relevante, uma vez que a complexidade e dinâmica de um sistema tarifário obrigam a que exista comunicação permanente entre as autoridades de transportes e os operadores, permitindo uma mais eficiente e eficaz supervisão e fiscalização do sistema tarifário e uma efetiva defesa dos direitos e interesses dos passageiros (...)*
- *as matérias objeto da presente portaria [Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro] estão sujeitas à regulação e supervisão da AMT, nos termos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio”, o que se entende como uma remissão expressa para todas as atribuições de regulação, supervisão, regulamentação, fiscalização e sancionatórias da AMT, assegurando também a garantia do cumprimento dos princípios de legalidade, transparência e objetividade exigíveis, prevendo-se expressamente que as autoridades de transportes comunicam à AMT os instrumentos que disciplinem regras de âmbito tarifário.”*

## VI – CONCLUSÕES

88. Face ao exposto, considera-se que, de acordo com os dados disponíveis:

- O Regulamento Metropolitano dá cumprimento ao enquadramento legal, nacional e europeu, aplicável à definição e compensação de obrigações de serviço público, neste caso de âmbito tarifário<sup>19</sup>;
- Da aplicação desse regulamento reforça-se a conclusão anterior de *compliance* com aquele enquadramento, sublinhando-se a utilização de dados reais do sistema de

---

<sup>19</sup> O relatório 25 da TML, procedeu à definição das compensações para os 2.º, 3.º e 4.º trimestres de 2020, ao abrigo do Regulamento Metropolitano e do Decreto-Lei n.º 14-C/2020 (na p. 5 do Relatório 25, pode ler-se que a AML atribuiu o financiamento as operadores neste período “com base nos critérios resultantes do Regulamento metropolitano, ao abrigo da autorização constante do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, que permite que os pagamentos ao seu abrigo sejam determinados com base no histórico resultante da anterior aplicação do PART”

bilhética, o que permite constatar a aderência à realidade do modelo formal aprovado, o qual, como não poderia deixar de ser, assentava em estimativas.

89. Nesse sentido, nada obsta ao prosseguimento do procedimento, não decorrendo do presente parecer a validação administrativa de despesa ou de montantes concretos de compensações, mas antes a conclusão geral de conformidade com o enquadramento legal aplicável na definição de obrigações de serviço público e metodologia de apuramento de compensações pelo cumprimento de tais obrigações.
90. O Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, deixa claro que a competência da AMT é a de supervisão da atribuição das verbas de que é questão neste diploma, através da avaliação da existência de sobrecompensação, a qual não se confunde com as competências das autoridades de transportes, de definição dos serviços mínimos essenciais ou dos mecanismos e procedimentos para o seu financiamento.
91. Não existe incompatibilidade entre a conclusão de inexistência de sobrecompensação resultante da avaliação efetuada pela AMT e a conclusão de existência da obrigação de devolução de montantes à TML, resultantes de pagamentos por conta de montante superior aos montantes que os respetivos operadores tinham direito a receber, considerando as verbas existentes do PART, a sua oferta de serviços de transportes e a partilha de benefícios gerados pelo sistema. A definição de compensações que resulta do Relatórios 24 e 25 está em “*compliance*” com o enquadramento jurídico aplicável e dessa definição não resulta a existência de sobrecompensações aos operadores.
92. A AMT, nos termos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, reserva-se o exercício, quando justificável, dos seus poderes de auditoria e fiscalização, quanto à aplicação efetiva de ditames legais e regulamentares.

Lisboa, 22 de junho de 2022.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino