

PARECER N.º 71/AMT/2020

SUPERVISÃO – AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS E MONITORIZAÇÃO SETORIAL

I – DO OBJETO

1. A Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo (CIM) remeteu à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), por via de correio eletrónico datado de 30-10-2019, o processo no âmbito do procedimento “*Aquisição de serviços de transporte a pedido entre cidades do Médio Tejo – experiência piloto (1.ª fase)*” tendo sido emitido o Parecer Prévio Vinculativo n.º 55/2019, de 15 de novembro.
2. Findo o projeto piloto, por correio eletrónico datado de 15-07-2020, a CIM veio apresentar novo pedido de parecer para o procedimento “*Aquisição de serviços de transporte a pedido entre cidades do Médio Tejo (2.ª fase)*”, tendo submetido as respetivas peças procedimentais bem como a correspondente fundamentação.
3. O presente parecer inscreve-se no cumprimento da missão da AMT enquanto regulador económico independente, nos termos do consignado no Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que aprova os estatutos da AMT (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.
4. A sua emissão fundamenta-se, assim, nas atribuições da AMT, previstas no n.º 1 do artigo 5.º dos Estatutos, designadamente, de zelar pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional, internacional e da União Europeia, incluindo:
 - Definição das regras e dos princípios gerais aplicáveis às obrigações de serviço público no setor regulado, com respeito do princípio da igualdade, da transparência e da proporcionalidade das compensações financeiras, bem como ao estabelecimento dos níveis de serviço¹;
 - 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 contratuais²;

¹ Alíneas c) e d) do n.º 2 do artigo 34.º e alíneas e) e k) do n.º 1 e a) do n.º 2 do artigo 5.º dos Estatutos.

² Alíneas c) e f) do n.º 2 do artigo 5.º e alínea b) do n.º 3 do artigo 34.º dos Estatutos.

- Proceder ao controlo anual das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral nos setores regulados³;
 - Promover a defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utentes em relação aos preços, aos serviços e respetiva qualidade⁴.
5. Nesta análise procurar-se-á aprofundar e avaliar não apenas as diversas questões regulatórias subjacentes ao pedido de parecer, como também o que respeita aos instrumentos contratuais e legais enquadradores, para os efeitos previstos na alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º dos Estatutos da AMT.⁵
6. Cumpre assim aferir:
- Do enquadramento e a *compliance* com, entre outros pontos, o estabelecido na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho (RJSPTP), no Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 2016/2338, do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de dezembro de 2016 (Regulamento) e na demais legislação aplicável à descentralização administrativa⁶ e subvenções públicas;
 - Através do modelo de regulação da AMT, em ordem a contribuir para o suprimento de falhas de mercado, sem gerar falhas de Estado ou de entidades e/ou atos normativos que, de algum modo, o representam, e construir um paradigma de concorrência não falseada, sem restrições ou distorções, protegendo o bem público da mobilidade eficiente e sustentável, promover, ainda, a confluência dos paradigmas sociais subjacentes às diferentes racionalidades plurais e não aditivas, cada qual na sua autonomia própria e de verificação cumulativa, nomeadamente, i) a dos investidores, ii) a dos profissionais/utilizadores/utentes/consumidores e/ou cidadãos e iii) a dos contribuintes.

II - DO ENQUADRAMENTO

7. Consta da fundamentação da CIM que:

- *“O serviço LINK iniciou em dezembro de 2019 com o objetivo de assegurar uma oferta de transporte público com ligações diretas e rápidas entre as cidades do*

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

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

⁵ Que determina que compete à AMT *“Emitir parecer prévio vinculativo sobre peças de procedimento de formação dos contratos de concessão ou de prestação de serviços públicos nos setores regulados, ou sobre alterações promovidas aos contratos em vigor”*.

⁶ Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, e na Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro.

Médio Tejo cuja oferta do serviço de transporte público coletivo regular não estava assegurada ou era eficiente”.

- *“O LINK oferece ligações entre as cidades de Abrantes, Entroncamento, Fátima, Ourém, Tomar e Torres Novas, com oferta de serviço em todos os dias úteis em vários horários ao longo do dia (oferta de 10 circulações diárias com frequência de cerca de 2h30) ”.*
- *“Desde a implementação do serviço Link a 9 de dezembro de 2019 e até ao fim do mês de maio do presente ano, foram transportados 1.089 passageiros. Até ser decretado o estado de emergência no dia 18 de março devido à pandemia do Covid-19, o serviço de transporte a pedido LINK apresentava uma tendência de significativo crescimento do número de passageiros, tendo sofrido um aumento de 42% de janeiro para fevereiro, passando de 225 para 320 passageiros”.*
- *“No mês de março, quando se iniciou o confinamento decorrente do contexto de pandemia, verificou-se a inversão da tendência de crescimento, tendo se verificado já nesse mês uma diminuição da utilização do serviço. No mês de maio e devido ao levantamento de estado de emergência e a consequente retoma de algumas atividades económicas, houve uma tradução dessa situação na procura do serviço Link, passando a registar algum aumento de procura, com 131 passageiros transportados no mês de maio. De acordo com os dados atuais, perspetiva-se que o serviço Link possa agora retomar a tendência de crescimento do número de passageiros”.*
- *“No que se refere aos kms percorridos no período de 9 de dezembro a 31 de maio de 2020 foram realizados 32.709 quilómetros totais e 29.198 km com passageiros, o que corresponde a 11,3% da oferta disponibilizada”.*
- *“Quanto aos horários de procura do serviço LINK, verifica-se uma significativa concentração no período da manhã, mais precisamente entre as 8:00 e as 9:00 horas (43%) e das 15:30 horas em diante (44%) ficando os outros 13% distribuídos entre os restantes horários (meio da manhã e hora do almoço), o que indicia que a procura deste serviço tem sido maioritariamente para deslocações de casa para o trabalho ao início do dia, e do trabalho para casa ao final do dia”.*

- *“Quanto à distribuição semanal das viagens, ela é bastante homogênea durante toda a semana (segunda a sexta) e nos horários referidos anteriormente, o que reforça a ideia de que os passageiros que procuram este serviço o utilizam maioritariamente para deslocações das suas residências até aos locais de trabalho e posteriormente ao fim do dia de regresso às suas residências”.*
- *“Para a realização do serviço do LINK, e na sequência do procedimento pré-contratual CPG/19/2019, foi realizado contrato de prestação de serviços com a Rodoviária do Tejo S.A. por um valor de [confidencial] €/dia para a disponibilização em permanência de duas viaturas de nove lugares, acrescido de um valor de [confidencial] €/km em cheio percorrido”.*
- *“Os custos do serviço Link desde o seu primeiro mês de funcionamento até ao final do mês de maio, considerando o valor fixo/dia e valor/km contratado foram de [confidencial] €”.*
- *“De acordo com o modelo de compensação financeira ao Operador, estabelecido no contrato, a este custo foi deduzida receita tarifária de [confidencial] €, resultando numa compensação financeira de [confidencial] € (valores com IVA)”*
- *“Os custos operacionais do projeto piloto estão enquadrados em medida de aumento de oferta participada pelo PART – Programa de Apoio à Redução Tarifária, com cofinanciamento a 97,5% em 2019 e a 90% em 2020 por parte do Fundo Ambiental, sendo o valor remanescente suportado pelos Municípios envolvidos no projeto”.*
- *“No que se refere aos custos totais por km em cheio realizado, variaram neste período entre um mínimo de [confidencial] €/km (no mês de fevereiro, em que se verificou maior procura e antes de contexto de pandemia) e um máximo de [confidencial] €/km (no mês de abril, período de maior confinamento resultante do estado de emergência nacional decorrente da pandemia COVID19)”.*
- *“No que se refere à receita tarifária, e até ser decretado o estado de emergência viajaram um total de 791 passageiros, dos quais 178 com títulos de viagens simples o que representa 22,5% dos bilhetes utilizados, e 613 passageiros viajaram com bilhetes pré-comprados (cadernetas de 10 bilhetes) representando 77,5% do total de bilhetes utilizados. No período de dezembro 2019 a março de 2020, a receita tarifária média mensal rondava os [confidencial] €”.*

- *“Com a declaração do estado de emergência e conseqüentes medidas de proteção da saúde pública implementadas, não se efetuaram validações de títulos nos meses de abril e maio. No que se refere à procura do serviço LINK, e considerando que a partir do terceiro mês de operação se verificou o contexto de pandemia, não se conseguirá ainda avaliar neste período de 6 meses a estabilização dos níveis de procura que permitam concluir sobre os resultados da experiência piloto, sendo necessariamente mais adequado avaliar estas questões pelo menos ao final dos 9 meses que estão previstos para esta primeira fase do projeto”.*
- *“Ainda assim, e considerando que com a realização deste piloto se verifica agora já alguma procura relevante do serviço, com percentagem de dias com reservas da ordem dos 94%, considera-se pertinente para a continuidade do projeto, a revisão do modelo de compensação ao Operador, de modo a assentar essencialmente na componente de custos variáveis (custo por km) e diminuir ou eliminar a expressão dos custos fixos inerentes ao contrato de exploração do serviço de transporte LINK, tal como acontece já na generalidade dos serviços de transporte a pedido em funcionamento no território”.*
- *“Ainda, considera-se oportuno avançar para uma segunda fase do projeto, alargando o serviço a outras sedes de concelho do Médio Tejo, favorecendo as dinâmicas inter-concelhias e indo ao encontro dos níveis mínimos de serviços que devem ser assegurados pelas Autoridades de Transporte nos seus territórios, bem como avaliar melhorias que possam favorecer a utilização do serviço na vertente turística, quer no que se refere a ligações a sítios de interesse (património cultural, praias fluviais, entre outros), como promovendo circulações aos fins de semana e em horários ajustados à procura turística.”*

8. Assim, para a 2.^a fase do projeto, refere a CIM que:

- *“Com o objetivo de garantir que seja possível a ligação entre todas as sedes dos concelhos do Médio Tejo, mesmo que seja necessário recorrer ao transbordo em algumas ligações, foram definidas as seguintes configurações dos serviços de transporte a pedido entre as sedes dos concelhos: Ajustamento do circuito atualmente existente entre as cidades de modo a incluir a ligação às sedes dos concelhos de Alcanena, Constância e Vila Nova da Barquinha, com horários que permite o transbordo em Abrantes e Tomar para as restantes linhas do serviço LINK; Criação de circuito de ligação das sedes do concelho de Mação e*

Abrantes, com horários ajustados de modo a permitir o transbordo em Abrantes para as restantes linhas do serviço LINK; Criação de circuito de ligação das sedes dos concelhos de Sertã, Vila de Rei, Sardoal e Abrantes, com horários ajustados de modo a permitir o transbordo em Abrantes e Vila de Rei para as restantes linhas do serviço LINK”.

- *“Os horários e as frequências entre circulações foram ajustados de modo a permitir a interligação entre todos os circuitos e manter a oferta de horários ajustados às necessidades da população nas deslocações por motivos de trabalho/estudo e acesso à comércio e serviços, permitido assegurar oferta de serviços ao longo do dia. A oferta a criar ao fim-de-semana nos circuitos de ligação entre as cidades do Médio Tejo centra-se na criação de oferta de 2 circulações/circuito em cada sentido, com oferta de transporte de ida/volta no início da manhã e ao meio da tarde/final do dia. A configuração dos horários atende ao princípio geral de não sobreposição com a oferta da rede regular e do serviço de expresso atualmente em operação”.*
- *“Relativamente às tarifas a cobrar ao passageiro, mantêm-se as tarifas já em vigor do serviço LINK, designadamente uma tarifa de 6,00€ para distâncias até 45 km e tarifa de 8,00€ para distâncias acima dos 45 km, com disponibilização do bilhete simples e cadernetas de 10 bilhetes pré-comprados (inclui 30% de desconto). No âmbito da medida de redução tarifária atribuída no âmbito do PART a este serviço de transporte a pedido, e que se traduzem num desconto de 50%, resultam as tarifas reduzidas atualmente em vigor designadamente de 3,00€ e 4,00€ para os bilhetes simples e 21,00€ e 28,00€ para os bilhetes pré-comprados”.*
- *“Com o objetivo de garantir que seja possível a ligação entre todas as sedes dos concelhos do Médio Tejo, mesmo que seja necessário recorrer ao transbordo em algumas ligações, foram definidas as seguintes configurações dos serviços de transporte a pedido entre as sedes dos concelhos”.*
- *“Considerando os circuitos, horários e âmbito territorial dos serviços definidos, considera-se a distribuição dos serviços nos seguintes lotes de operação: Lote 1: circuitos de ligação às sedes dos concelhos de Abrantes, Alcanena, Constância, Entroncamento, Fátima, Ourém, Tomar, Torres Novas e Vila Nova da Barquinha; Lote 2: circuito de ligação entre as sedes do concelho de Mação e Abrantes; Lote 3: circuitos de ligação entre as sedes do concelho de Sertã,*

Vila de Rei, Sardoal e Abrantes; Lote 4: circuitos de ligação entre as sedes do concelho de Sertã, Vila de Rei, Ferreira do Zêzere e Tomar”.

- *“Considerando o histórico atualmente existente em relação à procura do serviço LINK, considera-se a necessidade de afetação mínima de 7 viaturas para realização destes serviços de transporte a pedido, com capacidade mínima de 8 passageiros/viatura, conforme distribuição por lote abaixo indicada”.*
- *“Considerando a incerteza ainda existente sobre a evolução do atual contexto da pandemia COVID- 19, mas observando a intenção de implementar esta nova fase de alargamento do serviço LINK por um período suficiente que permita avaliar com alguma estabilidade os níveis de procura do serviço, considera-se nesta fase adequada a definição de um prazo contratual de 6 meses renovável por igual período até ao limite de 12 meses”.*
- *“A definição do preço base para realização dos serviços de transporte em questão teve em conta os resultados obtidos na experiência piloto do serviço LINK nos meses de dezembro de 2019 a março de 2020 (período cuja procura ao serviço não foi maioritariamente influenciada pelo estado de emergência devido à pandemia do COVID-19), que resultou em valores de referência de [confidencial] €/km em cheio percorrido. A consideração deste período de referência para a determinação do preço base assenta no facto de atualmente já se verificar no serviço LINK a retoma dos níveis de procura semelhantes aos que se verificaram nesse período”.*
- *“Considerando a configuração da oferta de serviços, designadamente em termos de número de circulações e extensão dos percursos, e aplicando o indicador de taxa de realização de km em cheio/ km teóricos de 21%, que resulta do histórico verificado no piloto, a estimativa de valor global do contrato é de [confidencial] € (IVA incluído).”*
- *“Os valores de compensação inerentes ao contrato serão suportados pelo Orçamento da CIM Médio Tejo, prevendo-se afetação de dotação do PROTransp para cofinanciamento desta medida de reforço de oferta de transporte público no território do Médio Tejo”.*

III – PEÇAS DO PROCEDIMENTO

Caderno de Encargos

9. A Cláusula 2.^a do Caderno de Encargos (CE) enquadra a prestação de serviços, a qual se insere no âmbito do projeto Melhoria da Mobilidade - Transporte a Pedido no Médio Tejo, consubstanciando uma medida de densificação da oferta de transporte público, no âmbito do PROTRansP - Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público, que tem por objetivo promover o reforço dos atuais serviços e a implementação de novos serviços de transporte público, regular e flexível, que resultem em ganhos em termos da acessibilidade dos territórios e das suas populações aos principais serviços e polos de emprego, com enquadramento legal no RJSPTP, e no Decreto-Lei n.º 60/2016 de 8 de setembro, que regulamenta os serviços de transporte de passageiros flexível.
10. A Cláusula 1.^a estipula que se trata de uma aquisição de serviços de transporte para a realização de serviço de transporte de passageiros flexível de carácter intermunicipal, designadamente para realização de serviços de transporte a pedido entre as sedes dos concelhos do Médio Tejo, de acordo com os seguintes lotes de operação: Lote 1: circuitos de ligação às cidades e sedes dos concelhos: Abrantes, Alcanena, Constância, Entroncamento, Ourém, Fátima, Tomar, Torres Novas e Vila Nova da Barquinha; Lote 2: circuito de ligação entre as sedes do concelho de Mação e Abrantes; Lote 3: circuitos de ligação entre as sedes do concelho de Sertã, Vila de Rei, Sardoal e Abrantes; Lote 4: circuitos de ligação entre as sedes do concelho de Sertã, Vila de Rei, Ferreira do Zêzere e Tomar.
11. A Cláusula 5.^a fixa o prazo contratual em 6 meses, renovável por igual período, até ao limite máximo de 12 meses e observando-se os limites ao valor global do contrato, sendo que os motoristas terão obrigatoriamente que participar de uma sessão de informação sobre a arquitetura funcional do serviço, promovida pela CIM, durante a primeira semana de decurso do contrato e durante o prazo da sua vigência, que disponibiliza acesso à aplicação móvel de gestão operacional dos serviços de transporte a pedido, que permite otimizar a prestação e monitorização dos serviços.
12. De acordo com a Cláusula 6.^o constituem obrigações principais do adjudicatário assegurar os serviços nas condições definidas no CE e prestar as informações que lhe forem solicitadas pela CIM.
13. A Cláusula 8.^a estipula que é devido o pagamento de uma compensação financeira, nos termos da cláusula 17.^a, de acordo com o preço por km em cheio constante na proposta adjudicada, sendo fixado como parâmetro base do preço contratual, o valor unitário de

[confidencial] €/km em cheio (são remunerados apenas os kms efetuados em cheio, ou seja, com passageiros dentro da viatura).

14. De acordo com a Cláusula 17.^a a compensação financeira associada à prestação dos serviços de transporte previstos será calculada com base na oferta real de transporte produzida (custo/km) e é obtida pela seguinte fórmula: valor a pagar = (valor adjudicado por km x n.^o km em cheio realizados) – (proveitos obtidos com as tarifas de transporte a pedido).
15. Estabelece a mesma cláusula que o valor do n.^o de km realizados será determinado com base nos serviços efetuados, sendo o respetivo cálculo efetuado através de uma matriz pré-configurada de distâncias entre paragens, considerando o percurso mais direto entre as paragens ordenadas de acordo com a rota de serviço programada, incluindo utilização de percursos em autoestrada/vias rápidas sempre que possível (não são contabilizados os kms em vazio efetuados no percurso e ao início e final do serviço entre as paragens do transporte a pedido e o local de estacionamento habitual das veículos). Caso o valor dos proveitos obtidos com as tarifas de transporte a pedido exceda os encargos com os km realizados, haverá lugar a acerto de contas.
16. Segundo a Cláusula 11.^a, a estrutura geral do serviço de transporte a pedido a contratar, nomeadamente no que se refere a circuitos e horários, encontra-se descrita no Anexo I ao CE e os veículos a afetar ao serviço deverão ser em número suficiente para assegurar os circuitos e horários programados, conforme apresentado no Anexo I, designadamente respeitando um mínimo de veículos/capacidade de transporte para cada lote de operação.
17. Mais estabelece a mesma cláusula que:
 - Os veículos deverão ser facilmente acessíveis a pessoas com mobilidade reduzida, não sendo esta, todavia, uma cláusula de exclusão;
 - O adjudicatário obriga-se a satisfazer a procura, garantindo as taxas de ocupação consentâneas com a comodidade dos passageiros e com o limite de lotação máximo do veículo definido no âmbito das medidas excecionais e temporárias relativas à pandemia da doença Covid-19;
 - Caso se verifique, em função dos níveis de procura do serviço, poderão vir a ser acordadas alterações à frota ou afetação adicional de viaturas para melhor adequação às necessidades/procura dos serviços de transporte;

- Os veículos deverão oferecer boas condições de segurança, conforto e comodidade, com disponibilização de sistema de aquecimento e ar condicionado;
- Devido a pandemia causada pela Covid-19 e enquanto existirem restrições de saúde pública, o operador deve cumprir todas as recomendações e obrigações impostas pelo Governo e recomendações das autoridades de saúde, nomeadamente desinfeção diária dos veículos e equipamentos de venda de bilhetes, devendo salvaguardar a saúde pública e proteção dos motoristas e passageiros;
- Em caso de avaria de veículos afeta ao serviço, o adjudicatário deve proceder à substituição imediata dos veículos em condições semelhantes de modo a assegurar o serviço de transporte, sempre com o conhecimento da CIM.

18. Estabelece a Cláusula 12.^a, entre outras disposições:

- A fiabilidade do serviço assenta na garantia de que todos os passageiros que efetuaram uma reserva de viagem válida são efetivamente transportados nos horários programados, considerando a tolerância máxima admitida;
- O cumprimento dos horários programados não é rígido, admitindo-se tolerância na antecipação das horas de passagem nas paragens e de chegada, desde que todos os passageiros com reservas de viagem tenham embarcado.

19. Estabelecem as Cláusulas 13.^a e 14.^a que o centro de controle das operações é da competência da CIM e esta assegurará o registo das reservas que forem efetuadas e fornecerá ao operador, com antecedência o plano de serviços de transporte a efetuar no dia seguinte, discriminando as paragens a servir e os passageiros a recolher em cada paragem.

20. É também obrigação da CIM comunicar e confirmar reservas, emitir os relatórios de serviços efetuados e proceder ao acerto de contas, compensando o operador pelos serviços prestados no valor não coberto pelas receitas de bilhetes cobrada, bem como disponibilizar os equipamentos de venda portátil do sistema de bilhética e desenvolver o material de divulgação e comunicação do serviço ao público.

21. De acordo com a Cláusula 15.^a compete ao adjudicatário, entre outras obrigações:

- Assegurar o transporte rodoviário dos passageiros no âmbito do serviço de transporte a pedido, nas condições definidas no CE;

- Prestar as informações que lhe forem solicitadas pela CIM, no âmbito da prestação de serviços, conforme os indicadores indicados no Anexo III ⁷ao CE;
- Comunicar para o centro de controle quaisquer ocorrências que ponham em causa o cumprimento dos horários dos serviços previstos, de modo a este poder tomar as medidas necessárias à minimização dos problemas;
- Disponibilizar o formato físico e eletrónico do livro de reclamações, conforme definido no Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 74/2017, de 21 de junho;
- Zelar para que a fiabilidade do serviço se mantenha elevada e cumprir os procedimentos de recolha de passageiros nas paragens e de não transporte de passageiros sem reserva prévia;
- Cumprir os princípios e metodologias previstas para a gestão de operações, conforme arquitetura funcional definida, constante do Anexo II ao CE;
- Proceder, nos termos legais, à cobrança dos serviços aos passageiros, através de sistema de bilhética a fornecer pela CIM, com emissão do respetivo título de transporte/recibo comprovativo do pagamento do serviço de transporte a pedido realizado;
- Comunicar eventuais problemas no(s) equipamento(s) de bilhética fornecido pela CIM, em especial nos casos de impossibilidade a venda/validação de bilhetes do serviço de transporte a pedido, reportando no próprio dia sobre os inconvenientes causados;
- Participar no acerto de contas inerente à compensação financeira pelos serviços prestados, reportando as receitas recolhidas e os serviços devidos;
- Recorrer a todos os meios humanos, materiais e informáticos que sejam necessários e adequados à prestação do serviço, bem como ao estabelecimento do sistema de organização necessário à perfeita e completa execução das tarefas a seu cargo, bem como fica responsável pelo cumprimento de todas as

⁷ Segundo o anexo, o adjudicatário deve transmitir à CIM, até ao final do 5.º mês de prestação de serviços de transporte a pedido, a informação referente aos indicadores de monitorização do sistema identificados na tabela, onde se incluem: (i) Condições gerais; (ii) Recursos humanos; (iii) custos diretos fixos; (iv) custos diretos variáveis; (v) custos indiretos; (vi) frota.

obrigações relativas à proteção e às condições de trabalho do seu pessoal, nos termos da legislação aplicável.

22. De acordo com a Cláusula 16.^a, as tarifas e títulos de transporte associados ao serviço de transporte a pedido são fixados de acordo com uma matriz fixa em função da origem e destino de viagem, independente do percurso real efetuado, conforme apresentado no Anexo I ao CE, com disponibilização de bilhetes simples e cadernetas de 10 bilhetes pré-comprados.
23. Segundo a Cláusula 18.^a a CIM poderá promover a alteração das condições de serviço no sentido de as tornar mais adequadas à procura existente, favorecer a sustentabilidade da operação ou conformar com legislação em vigor, sendo acordadas com o operador, devendo cumprir as regras e limites definidos no CCP, bem como garantir o cumprimento da competência de regulação da AMT sobre alterações promovidas aos contratos em vigor.
24. Segundo a Cláusula 19.^a o desenvolvimento dos trabalhos pressupõe a estreita articulação com a CIM, Municípios e outras entidades públicas com responsabilidades no domínio dos transportes, pelo que deverão ser agendadas reuniões de trabalho com periodicidade mínima trimestral, devendo ser ajustadas às necessidades ao longo do desenvolvimento da prestação de serviços.
25. Por outro lado, o operador fica ainda obrigado a prestar as demais informações que se revelem pertinentes sobre o decorrer da prestação de serviços bem como a colaborar nas decisões de adaptação dos circuitos e horários em função da procura.
26. Estabelece a Cláusula 20.^a que em caso de recorrência sistemática de falhas de serviço, ou por incumprimento de outras obrigações contratuais, poderá ser considerada a aplicação de penalidade contratual a determinar nos termos do CCP e em função da gravidade do incumprimento, podendo ainda originar a resolução do contrato celebrado. O operador poderá ser penalizado por incumprimento das obrigações gerais do contrato, nos seguintes moldes:
 - Pagar à CIM o valor equivalente ao que esta pagaria ao operador pela realização do serviço (custos/km), se a CIM for avisada até uma hora antes do encerramento do centro de reservas no dia da véspera do serviço;
 - Pagar à CIM duas vezes o valor equivalente da realização do serviço, caso não exista o aviso mencionado no ponto anterior.

- É tolerado um atraso de 10 minutos face ao horário programado nas paragens. Caso se verifique, de forma recorrente, um atraso superior, imputável ao operador (excluindo, portanto, perturbações motivadas, por exemplo, por obras na estrada), o mesmo poderá ser alvo de uma penalização;
- As penalizações serão de até 20% do valor devido pela realização do serviço (custos fixos + custos/km), em função do atraso verificado e considerando a gravidade do incumprimento;
- Pagar à CIM o valor total da tarifa do bilhete simples para cada passageiro transportado, caso não seja emitido/apresentado o comprovativo de venda ou validação do título de transporte.

Programa de concurso⁸

27. Na Cláusula 1.^a é estipulado que o procedimento tem por objeto a aquisição de serviços de transporte para a realização de serviço de transporte de passageiros flexível de carácter intermunicipal, designadamente para realização de serviços de transporte a pedido entre as cidades e sedes dos concelhos do Médio Tejo, de acordo com os lotes de operação já identificados.
28. Na Cláusula 7.^a estabelece que podem apresentar proposta no concurso as entidades legalmente constituídas e licenciadas para prestação dos serviços de transporte público de passageiros e que não se encontrem em nenhuma das situações referidas no artigo 55.º do CCP, e que cumpram as condições de capacidade técnica definidas no programa de concurso e caderno de encargos.
29. Na Cláusula 9.^a é estabelecido que a prática de atos ou acordos suscetíveis de falsear as regras da concorrência é inadmissível e importará a exclusão da proposta, bem como será imediatamente comunicada à Autoridade da Concorrência, nos termos do n.º 4 do artigo 70.º do CCP, sofrendo ainda as demais consequências legais aplicáveis ao caso concreto.
30. Na Cláusula 11.^a (identificada como 8.^a), é estabelecido que além dos documentos referidos nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 57.º do CCP, as propostas deve conter para cada lote (i) a proposta de preço (valor unitário por km em cheio), de acordo com os parâmetros base do preço contratual definidos nos termos do n.º 3 da cláusula n.º 8 do caderno de encargos; (ii) Memória descritiva com identificação das viaturas a afetar

⁸ Nas peças enviadas, o programa de concurso identifica ora cláusula, ora artigo, o que deverá ser corrigido. Por outro lado, a numeração deverá também corrigida, pois não se encontra na ordem correta.

ao serviço (matrícula, categoria, capacidade, ano da primeira matrícula do veículo, cilindrada, tipo de combustível), indicando ainda a existência de eventuais facilidades de acesso a pessoas com mobilidade reduzida; (iii) Documento comprovativo do licenciamento para exercício da atividade de transporte de passageiros flexível, de acordo com o disposto no n.º 1 do artigo 5.º do Decreto-Lei 60/2016 de 8 de setembro; (iv) Documento comprovativo do licenciamento das viaturas afetas ao serviço, de acordo com o disposto no artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 60/2016 de 8 de setembro; (v) certidão do registo comercial.

31. Na Cláusula 14.^a (identificada como Cláusula 11.^a) é estabelecido que a adjudicação será feita segundo o critério da proposta economicamente mais vantajosa, na modalidade de avaliação de preço.

V – DA ANÁLISE

32. Tal como referido no anterior Parecer, nada obsta quanto à iniciativa da promoção de um procedimento pré-contratual pela CIM, enquanto autoridade de transportes para estes serviços de transporte público de passageiros intermunicipais, no âmbito dos poderes que também lhe são atribuídos em contrato interadministrativo de partilha e articulação de competências com os municípios associados.
33. De sublinhar que a existência de contratos interadministrativos se afigura essencial para assegurar a integração e articulação de todos os serviços de transporte existentes⁹, procurando manter e dar consistência à organização do sistema de transportes naquela região e conformando-o com o RJSPTP, de forma a, designadamente, potenciar a coordenação, integração, sustentabilidade económica, financeira, social e ambiental do sistema, tal como decorre do artigo 13.º do RJSPTP.
34. De acordo com o RJSPTP, designadamente o artigo 34.º, o serviço público de transporte de passageiros flexível é o serviço público de transporte de passageiros explorado de forma adaptada às necessidades dos utilizadores, permitindo a flexibilidade de, pelo menos, uma das seguintes dimensões da prestação do serviço: itinerários, horários, paragens e tipologia de veículo, podendo ter associados sistemas de solicitação ou reserva de serviço pelo passageiro e regime tarifário especial, devendo ser articulado com o serviço público de transporte de passageiros já existente na mesma área

⁹ Ver “Road-Map para a contratualização de serviços públicos de transportes” disponível em: <https://gtatransportes.files.wordpress.com/2018/11/c2abroadmapc2bb-para-a-contratualizac3a7c3a3o-de-servic3a7os-pc3babolicos-de-transportes.pdf>

territorial. A exploração do serviço público de transporte de passageiros flexível é atribuída pela autoridade de transportes competente, de acordo com as regras de contratualização aplicáveis a outros serviços públicos de transportes.

35. O Decreto-Lei n.º 60/2016, de 8 de setembro, estabelece, assim, as regras específicas aplicáveis ao transporte flexível, conformando os princípios mencionados anteriores, bem como estabelecendo que entidades podem aceder a esta atividade e respetivos veículos, bem como os deveres de comunicação e informação associados.
36. Refere o artigo 11.º daquele diploma que nos termos dos artigos 4.º a 10.º do RJSPTP, a prestação de serviços de transporte flexível está sujeita a:
- Atribuição pela autoridade de transportes competente, por sua iniciativa, no sentido da contratualização dos serviços de transporte em causa, e nos termos de um contrato de serviço público;
 - Autorização, nos termos gerais previstos no Código do Procedimento Administrativo, pela autoridade de transportes competente, quando: (i) a iniciativa pertence ao operador; (ii) estiver em causa a convolação de serviços existentes; ou (iii) a modificação couber no âmbito do contrato de serviço público.
37. Neste âmbito, a autoridade de transportes competente pode atribuir ou autorizar a implementação de serviços de transporte flexível a título provisório, experimental e de duração limitada ao prazo máximo de seis meses, com base em fundado interesse público, previamente e com vista à ponderação de formação de procedimento de atribuição e contratualização¹⁰. No caso concreto, foi o que se sucedeu com a CIM.
38. Tendo a CIM proposto a celebração de um contrato de serviço público¹¹ para executar e enquadrar o referido projeto piloto, a AMT atentou, desde logo, ao previsto no artigo 23.º do RJSPTP, que estabelece que *"as autoridades de transportes competentes podem impor obrigações de serviço público¹² ao operador de serviço público, as quais*

¹⁰ Artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 60/2016, de 8 de setembro: "A autoridade de transportes competente pode atribuir ou autorizar a implementação de serviços de TPF a título provisório, experimental e de duração limitada ao prazo máximo de seis meses, com base em fundamentado interesse público, previamente e com vista à ponderação de formação de procedimento de atribuição e contratualização decorrente do n.º 1.º".

¹¹ «Contrato de serviço público» é um ou vários atos juridicamente vinculativos que estabelecem o acordo entre uma autoridade de transportes competente e um operador de serviço público, para atribuir a este último a gestão e a exploração de determinado serviço público de transporte de passageiros sujeito a obrigações de serviço público.

¹² Tal como refere Comunicação da Comissão - Orientações para a interpretação do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, publicada no Jornal Oficial da União Europeia C/92 de 29 de março de 2014. "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

devem ser formuladas de forma expressa e detalhada, por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis", de forma não constituírem um auxílio de Estado, satisfazendo as quatro condições estabelecidas pelo Tribunal de Justiça no acórdão Altmark^{13, 14.},

39. Considerando os dados disponibilizados naquela ocasião, considerou-se estar perante o permitido pelo Direito e pela Jurisprudência Europeia, existindo obrigações contratuais clara e objetivamente definidas e perante compensações que se afigurava não ultrapassarem o necessário para cobrir os custos ocasionados com o serviço público incentivando o operador a procurar a eficiência na prestação de serviços, diminuindo os custos, potenciando receitas indiretas e evitando o pagamento de penalizações. Concluiu-se que os dados e fundamentação aduzidos seriam suficientes para não obstar ao prosseguimento de um procedimento de curta duração, destinado a testar os pressupostos contratuais estimados e fundamentar um futuro procedimento, mais sustentado e de maior duração.
40. Mesmo tratando-se de um projeto piloto de curta duração, considerou-se que deveria ser determinado o cumprimento de diversos procedimentos, uma vez que a fundamentação de compensações financeiras e a execução contratual deve propugnar por alcançar pressupostos de transparência e objetividade, de forma a que se possa, ao longo da execução contratual e na preparação de futuros procedimentos, avaliar qual o melhor preço contratual que garanta o cumprimento de um serviço de qualidade e a

Estados-Membros beneficiam de uma ampla margem de discricionariedade na definição das obrigações de serviço público em sintonia com as necessidades dos utentes.

¹³ 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).

¹⁴ 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.

maximização de recursos públicos.^{15 16} (por via de uma não sobrecompensação do operador).

41. Assim, foi determinado:

- a) Elaboração de um relatório de execução contratual, antes de terminados os 6 meses de projeto piloto, para os efeitos do plasmado no artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 60/2016, de 8 de setembro e para confirmar que os pressupostos tidos para o cálculo de compensações tinham aderência à realidade e que cumpriam os princípios para o efeito previstos no RJSPTP e no Regulamento e que o défice operacional resulta das imposições públicas e não faz parte do risco do operador ou que este aceita como comportável no âmbito do seu interesse comercial;
- b) Na elaboração do relatório, deveriam ser tidos em conta (i) os indicadores de monitorização e supervisão que constam da Informação às Autoridades de Transportes de 27 de setembro de 2018¹⁷, a obrigação de transmitir os dados operacionais previstos no Regulamento n.º 430/2019, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 94, de 16 de maio de 2019 e a obrigação de elaboração de relatórios públicos sobre o serviço público de transporte de passageiros, previstos no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento.
- c) Proceder a ajustes contratuais, identificados, relativamente a motoristas, viaturas, alterações contratuais, fixação de matriz tarifária, entre outras;
- d) Prever em futuro contrato (i) auditoria aos dados de exploração que sejam transmitidos; (ii) introdução - mesmo que progressiva - de sistema de contabilidade analítica que permita a contabilização dos gastos, rendimentos e resultados da empresa e por área de negócio, e/ou num período transitório, se

¹⁵ 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."

¹⁶ 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: "o artigo 7.º, n.º 1, do regulamento prevê que cada autoridade competente publique um relatório anual circunstanciado sobre as obrigações de serviço público que são da sua competência, os operadores de serviços públicos selecionados e as compensações e os direitos exclusivos concedidos a estes como contrapartida. O relatório deve estabelecer a distinção entre transporte por autocarro e por comboio, permitir o controlo e a avaliação dos desempenhos, da qualidade e do financiamento da rede de transportes públicos e, se for caso disso, prestar informações sobre a natureza e a extensão dos direitos exclusivos eventualmente concedidos. No entender da Comissão, um «relatório circunstanciado» será um relatório global relativo a todos os contratos de serviço público que a autoridade competente adjudicou, os quais devem ser todos identificados individualmente. Além dos valores totais, as informações fornecidas deverão, pois, referir-se a cada contrato, acautelando a proteção dos interesses comerciais legítimos dos operadores. Os operadores de transportes públicos estão obrigados a prestar às autoridades competentes todos os dados e informações que lhes permitam cumprir as obrigações de publicação. Para se conseguir o objetivo desta disposição, que é a monitorização e avaliação úteis da rede de transportes públicos com vista a possibilitar a comparação com outras redes de transportes públicos num quadro transparente e estruturado, a Comissão incentiva os Estados-Membros e as suas autoridades a assegurarem, voluntariamente, o acesso fácil a esta informação e possibilitarem comparações úteis. (...)".

¹⁷ Disponível em: https://www.amt-autoridade.pt/media/1777/csite_indicadores_monitorizacao_supervisao_at.pdf

introduzirem regras de transmissão de separação e alocação de gastos e rendimentos por linha.;

- e) No relatório de execução contratual comprovar que: (i) se procedeu às adequadas informações e notificações, designadamente à Inspeção Geral de Finanças; (ii) Se cumpriram obrigações de transmissão de informação estabelecidas no artigo 22.º do RJSPTP; (iii) Se cumpriram as obrigações decorrentes do Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro, Regulamento (UE) n.º 181/2011, e disponibilização de Livro de Reclamações (físico e eletrónico) (iv) Se cumpriram os competentes requisitos de autorização de despesa e garantia da sua comportabilidade, bem como a competente fundamentação.

42. Na generalidade, foi dado cumprimento às determinações efetuadas, sendo de atentar em algumas delas, quanto a alguns dos seus aspetos. Quanto às determinações que foi dado cumprimento insuficiente, como sejam as referidas em b), d) e e), as mesmas são reforçadas no presente parecer, como adiante se verá, devendo o seu cumprimento ser reportado após emissão do parecer e sendo as mesmas críticas para a manutenção do sentido positivo do parecer.
43. No que se refere ao relatório de execução contratual, constata-se que o mesmo foi elaborado, aduzindo informação relevante, designadamente no que se refere aos dados de base de cálculo da compensação financeira, concluindo-se por uma razoável aderência aos pressupostos iniciais.
44. Considera-se aceitável que não tenha sido possível obter dados mais completos ou referentes a todo prazo de execução contratual, tendo em conta os efeitos das restrições impostas no âmbito do Estado de Emergência e Situação de Calamidade em consequência da Pandemia Covid19, que implicaram a suspensão de serviços, a redução da procura, as limitações à lotação dos veículos, entre outras restrições/consequências.
45. De recordar que o procedimento relativo ao projeto piloto tinha previsto uma despesa máxima de € [confidencial], referente a um valor máximo diário de €[confidencial] por viatura (€[confidencial] para duas viaturas) e um valor de €[confidencial] /km).
46. Com base nos dados reais relativos a custos e receitas, a CIM aplicou o mesmo racional de base, apurando-se agora um valor de referência de [confidencial] €/k, considerando a reconfiguração da oferta de serviços, e aplicando um indicador de taxa de realização de km em cheio/ km teóricos de 21% (que resulta do histórico verificado no piloto) para a

nova rede a estimativa de valor global do contrato é de €_[confidencial] para 12 meses (€_[confidencial] para 6 meses). De referir que se trata de um valor máximo de compensação, ao qual será deduzida a receita tarifária efetiva, que se estima que venha a aumentar, diminuindo, conseqüentemente, o esforço financeiro público.

47. As estimativas para o novo contrato, tendo em conta os dados reais, demonstraram, ainda assim, coerência com o modelo anteriormente validado no Parecer n.º 55/2019, que aqui se dá por integralmente reproduzido.
48. De qualquer modo, no âmbito de novo contrato e dado o acréscimo relevante do investimento, será de aferir a manutenção/exequibilidade de tais pressupostos, tendo em conta a imprevisibilidade e a duração dos efeitos da atual situação epidemiológica¹⁸ que o país atravessa, bem como a sua aderência ao enquadramento legal e jurisprudencial aplicável.
49. Por outro lado, no que se refere a indicadores operacionais e de execução contratual, constata-se que parte dos mesmos foram acolhidos nas obrigações de informação¹⁹.
50. No entanto, o CE não é totalmente ou suficientemente especificado no que se refere obrigações de informação do operador. E uma vez que não estamos já no âmbito de um projeto piloto de curta duração, consideramos que deverá ser reforçada e efetivada a obrigação de transmitir os dados operacionais previstos no Regulamento n.º 430/2019, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 94, de 16 de maio de 2019, e a obrigação de elaboração de relatórios públicos sobre o serviço público de transporte de passageiros, previstos no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento.
51. Sendo certo que se trata de uma obrigação da autoridade de transportes, o operador deverá colaborar ativamente na transmissão dos dados necessários, sob pena de uma autoridade pública não deter a informação relevante para o exercício da sua atividade²⁰.
52. Assim, considera-se que o CE deverá estabelecer, expressamente, a obrigação do operador transmitir os dados necessários à elaboração daqueles reportes e, em caso de incumprimento, deverá ser prevista a aplicação de uma multa contratual, sem

¹⁸ É certo que não é possível estimar quais os impactos económicos da COVID-19 na economia em geral e no setor do transporte público em particular, nem o prazo em que os mesmos se farão sentir. Poderemos atentar nas projeções realizadas por entidades públicas independentes que publicaram os resultados das suas análises, que concluem que no 2020 existirá quebra da atividade económica e no ano de 2021 poderemos ter recuperação da atividade económica.

¹⁹ Naturalmente que a ponderação e introdução dos termos exatos de determinações e recomendações deve ser balanceada e justificada em função da gestão dinâmica e flexível do serviço público, da exequibilidade de uma monitorização eficaz não indutora de custos administrativos inoportáveis para a economia do contrato ou limitadora, para além do aceitável, do normal grau de discricionariedade da CIM na defesa do interesse público e no cumprimento estrito da legalidade.

²⁰ Tal como já foi referido a propósito da transmissão de informação ao abrigo do artigo 22.º do RJSPTP: http://www.amt-autoridade.pt/media/2118/obrigacoes_legais_transmissao_informacao.pdf

prejuízo da aplicação de contraordenações, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 46.º do RJSPTP.

53. Por outro lado, de sublinhar que decorre das Orientações da Comissão Europeia quanto à aplicação do Regulamento²¹ que uma adequada contratualização de obrigações de serviço público implica a definição objetiva, transparente e mensurável das obrigações contratuais, o que implica, igualmente, a existência de indicadores objetivos, transparentes e mensuráveis para aferir o cumprimento e o incumprimento das referidas obrigações. O enquadramento fica completo com a existência de mecanismos objetivos, transparentes e mensuráveis de aferição do cumprimento e incumprimento de obrigações, o que deve ter reflexos – na medida do possível e salvaguardando alguma latitude de atuação da autoridade competente - nas multas contratuais que possam ser aplicadas
54. Acresce que a AMT tem defendido que a não fixação de montantes objetivos e quantificáveis ou a não sujeição de qualquer obrigação a qualquer sanção não constitui um incentivo à qualidade e ao cumprimento das obrigações contratuais e legais e poderá permitir – como se tem verificado em diversas situações – que não é aplicada qualquer multa ou as multas aplicadas não são dissuasoras do incumprimento.
55. As mesmas considerações aplicam-se às obrigações de serviço público, que caso não sejam objetivas e quantificáveis, não permitem aferir do seu exato cumprimento, colocando em causa a atribuição de compensações/remunerações por obrigações de serviço público que, ou não são cumpridas ou ficam na discricionariedade do prestador de serviços.
56. Tal, a não ser cumprido, equivale a concluir que poder-se-á verificar que existe despesa pública associada ao cumprimento de obrigações de serviço público, mas sem que tal cumprimento se possa verificar/aferir. Acresce que a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, prevê a resolução contratual ou suspensão de pagamento de compensações em caso de incumprimento grave, o que implica que seja especificado o que se considera por incumprimento grave e implica que as restantes infrações sejam também devidamente valoradas.
57. Assim, considera-se que deve ser previsto um regime sancionatório claro quanto ao cumprimento de todas as obrigações de serviço público (que devem ser objetivas, quantificáveis e mensuráveis) e cumprindo o artigo 45.º do RJSPTP que determina a

²¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52014XC0329%2801%29>

fixação de limites mínimos e máximos para as sanções aplicáveis a todos os incumprimentos contratuais, incluindo obrigações de prestação de informação, podendo, além de multas contratuais, estipular-se a suspensão de pagamento de compensações em caso de incumprimento contratual.

58. Por outro lado, o apuramento do cumprimento de indicadores relevantes para o apuramento de sanções contratuais deve ser efetuado de forma periódica, o que se considera crítico uma vez que o relacionamento com os passageiros deve estar sujeito a um superior nível de exigência, de forma mais objetiva e exigente do que o cumprimento de outras obrigações de âmbito meramente administrativo. Afinal, o objetivo principal deste contrato público é a prestação de um serviço público a cidadãos e o financiamento público de um sistema que não cumpre critérios mínimos de eficiência e vinculatividade não será aceitável.
59. Tal também assume ainda maior relevância, porquanto, nos termos do n.º 4 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, a CIM deverá também promover, junto dos operadores, a transmissão à AMT de informação sobre todas as compensações/ remunerações/ financiamentos recebidas por aqueles neste período, ao abrigo de qualquer instrumento legal, regulamentar, contratual ou administrativo, bem como a informação disponível sobre os impactos na operação de transportes na região, em resultado das medidas impostas no Estado de Emergência, por razões de saúde pública.
60. E neste contexto assume também particular relevância a necessidade de o operador dispor de sistemas contabilísticos que permitam a apresentação adequadamente desagregada da informação, por gastos, rendimentos e linhas, com tratamento autónomo e transparente das receitas e despesas relacionadas com o exercício das atividades acessórias. Naturalmente, tais dados contabilísticos devem ser, por natureza fiáveis e, sempre que possível e/ou necessário, ser certificados/validados/auditados, no âmbito de um princípio irrenunciável de defesa do interesse pública, subjacente ao controlo da despesa pública associada à prestação de um serviço público essencial. Tal como anteriormente recomendado, considera-se que tal deve ser previsto expressamente no contrato.
61. Por outro lado, de sublinhar que, em cumprimento do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 60/2016, de 8 de setembro, depois da autorização da implementação de serviços de transporte flexível a título provisório, experimental e de duração limitada ao prazo máximo de seis meses, é agora despoletado um procedimento concursal. O objeto da

aquisição de serviços é mais abrangente do que aquele que foi enquadrado no projeto piloto, incluindo serviços adicionais e uma compensação financeira estimada de valor superior, pelo que os dados de base não são diretamente comparáveis e outros apenas serão obtidos no decurso da futura execução contratual.

62. De qualquer forma, a Comissão Europeia, nas orientações da aplicação do Regulamento²² refere que *“Para tornar o processo de concurso mais transparente, as autoridades competentes deverão fornecer aos concorrentes potenciais todos os dados técnicos e financeiros pertinentes, incluindo as informações sobre a repartição de custos e receitas, para os ajudar a prepararem as suas propostas. Relativamente a essa informação, importa, contudo, acautelar a legítima proteção dos interesses comerciais de terceiros.”*
63. Naturalmente que os elementos estruturantes da proposta são da responsabilidade dos próprios concorrentes, que têm por dever conhecer as informações próprias do setor, tais como as estruturas de custos adequadas para uma determinada oferta, mas tal ponderação surge da necessidade de garantir o respeito pelos princípios da concorrência e da igualdade no contexto do concurso público, nomeadamente em virtude dos potenciais concorrentes serem os atuais operadores de grande parte dos serviços abrangidos pelo novo contrato, pelo que terá de existir algum equilíbrio entre concorrentes e que a informação essencial não seja detida apenas por um.
64. Sem prejuízo do referido, é incontornável a existência de vantagens concorrenciais de operadores incumbentes que não podem ser totalmente anuladas tal como decorre da posição Tribunal de Justiça da União Europeia²³ que legitima a possibilidade de um incumbente deter *“uma vantagem inerente de facto, que permite uma preparação mais informada da proposta, decorrente de ele ser o operador histórico em contratos passados”*.
65. Por outro lado, quanto a este aspeto haverá que referir que não obstante as atribuições e competências próprias da Autoridade da Concorrência e da AMT, também cabe às autoridades de transportes criar e implementar as condições legais e contratuais de base que permitam a disponibilização de serviços de transporte enquadrados em termos concorrenciais equitativos, tanto na preparação como na execução daqueles, pela ação de parceiros privados, mas também dos parceiros públicos.

²² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52014XC0329%2801%29>

²³ Cfr. Processo T-345/03 *Evropaiki Dynamiki*, disponível em <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A62003TJ0345>

66. Deve, por isso, existir a disponibilização de informação mínima e de caracterização do sistema de transportes da região, bem como de informação específica quanto à presente contratação de serviços, no âmbito do procedimento e em anexo às respetivas peças procedimentais, de forma a assegurar uma efetiva concorrência.
67. Acresce que não se encontra uma referência clara e suficiente para um período transitório inicial, destinado a facultar ao prestador do serviço o tempo que este considere necessário, designadamente, para preparar a alocação de todos os recursos humanos e materiais relativos ao início efetivo da operação objeto do contrato.
68. Tratando-se de um procedimento concursal e em que é expectável a apresentação de diversas propostas, incluindo de operadores não instalados na região, nem todos estarão nas mesmas condições para poder promover a alocação de meios, mesmo que seja expectável que operadores incumbentes, porque já instalados, estejam em melhor posição para o fazer.
69. No entanto, o próprio procedimento não poderá criar, desde logo, clivagens nas condições concorrenciais, pelo que deverá ser previsto um período transitório inicial adequado, com os objetivos referidos, sendo que a duração do mesmo poderá ser submetida à concorrência ou mesmo eliminado, designadamente se o operador incumbente for vencedor.
70. De referir também que, tendo a AMT emitido o Parecer Prévio Vinculativo n.º 60/2020, de 06 de agosto, no sentido positivo²⁴, quanto ao procedimento concursal, para a concessão do serviço público de transporte rodoviários de passageiros na região, se deverá assegurar a sua compatibilização com o presente procedimento, de forma a que não sejam desenvolvidos procedimentos com objetos sobrepostos ou que um desenvolvimento de algum deles possa prejudicar o desenvolvimento do outro.
71. E tal distinção deverá ser clara nas peças de procedimento, uma vez que o mercado será confrontado com diversos procedimentos, não devendo ser geradas dúvidas sobre o seu objeto, nem quanto à eventual sobreposição de datas de execução contratual.
72. Acresce que será da maior relevância avaliar o eventual impacto, no modelo económico da Concessão da CIM de outros contratos *ad hoc*, que também têm por finalidade garantir a continuação das carreiras de transporte público coletivo de passageiros,

²⁴ http://www.amt-autoridade.pt/media/2632/ppv_mediotejo_evora_sines_pontadelgada.pdf

mediante a atribuição de uma compensação financeira ao operador, ainda que em modelo não totalmente coincidente com o modelo futuro.

73. Não será despidendo ponderar o eventual risco de “canibalização” do concurso, caso o presente contrato se afigure economicamente mais vantajoso para o operador incumbente do que o futuro contrato regional e caso se verifique a sobreposição temporal e objetiva entre ambos, podendo ter por consequência imediata a deterioração dos resultados operacionais do contrato regional e uma redução da TIR, chamada de atenção esta que, não poderá deixar de ser recordada, de forma a minimizar os riscos de eventuais pedidos de reposição do equilíbrio económico-financeiro por parte da operador no decurso da execução contratual.
74. Não pode deixar, assim, de ser recomendado que se garanta a compatibilização entre os dois procedimentos, mesmo que os dois modelos contratuais tenham abrangências e objetivos que não sejam diretamente comparáveis.
75. Finalmente, de referir que não foi transmitida informação especificada no que se refere cumprimento do Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro, do Regulamento (UE) n.º 181/2011, e o Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 74/2017, de 21 de junho, o que deverá ser sanado, desde já, após a emissão do presente parecer.
76. Assim, cumpre recordar que a CIM:
 - Fixou os níveis de exploração que devem ser cumpridos no âmbito contratual;
 - Procedeu à quantificação de indicadores de exploração quanto a gastos e rendimentos associados, no pressuposto de determinada matriz tarifária;
 - Teve em conta o esforço financeiro já hoje existente para aquela rede de transportes, que se destina a satisfazer necessidade globais, mas também específicas de alguns grupos determinados;
 - Estabeleceu o valor do esforço financeiro acordo com as obrigações de serviço público fixadas, permitindo que tal seja submetido à concorrência, ainda que dentro de determinados limites, tendo em conta gastos e rendimentos associados e as receitas obtidas, bem como a remuneração da atividade;
 - Estabeleceu mecanismos de incentivo à eficiência, designadamente através de estabelecimento de obrigações e sanções contratuais (devendo este aspeto, no entanto, ser reforçado).

77. Em suma, e cumprindo-se as determinações efetuadas no presente parecer, afigura-se que o procedimento está elaborado em termos equitativos para qualquer empresa que decida concorrer ao procedimento, afigurando-se que o mesmo não potencia qualquer vantagem económica suscetível de favorecer a empresa beneficiária em relação a empresas concorrentes em igualdade de circunstâncias (desde logo porque o benefício – direito de exploração – não é atribuído diretamente ou imposto, mas atribuído na sequência de procedimento concursal), e perante perspetivas de rentabilidade – via receita tarifária e compensações - que se afigura permitirem cobrir os custos ocasionados com o serviço público, mas também adequada remuneração, incentivando o operador a procurar a eficiência na prestação de serviços, diminuindo os custos e potenciando receitas. Acresce que com o lançamento de um procedimento concursal estará, à partida, afastado um cenário de sobrecompensação.
78. Recorde-se que, 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 execução contratual forem efetiva e corretamente aplicados os critérios de cálculo e pagamento das compensações (se a elas houver lugar), face às circunstâncias concretas da prestação do serviço que as fundamentam, e são esses os factos que devem ser de verificação permanente e sistemática pela autoridade de transportes, mas também pela AMT, designadamente na sequência de emissão, por parte daquela do Relatório previsto no artigo 7.º do Regulamento.
79. Tendo em conta o explanado anteriormente, considera-se que a operação em causa apresenta diversas vantagens e dá resposta favorável a cada uma das racionalidades basilares e estruturantes da metodologia de regulação económica independente da AMT (a dos investidores; a dos profissionais/ utilizadores/ utentes/ consumidores e/ou cidadãos; e a dos contribuintes), sem prejuízo do reforço deste quadro através do cumprimento das determinações efetuadas pela AMT e da verificação da manutenção destes benefícios através do necessário acompanhamento da execução contratual.
80. Quanto aos investidores, tendo em conta os elementos disponibilizados, afigura-se que esta operação cria adequadas condições para o desenvolvimento sustentável da prestação de serviço de transporte rodoviário de passageiros na Região, com condições de estabilidade necessárias ao investimento na rede de transportes e promoção do transporte público de passageiros.

81. Por outro lado, especificando-se condições de exploração de um operador de transportes bem como as suas relações com a respetiva autoridade de transportes, confere-se um quadro de transparência, estabilidade e previsibilidade, e viabilizando um exercício de regulação, supervisão e organização de sistema atento a eventuais distorções concorrenciais.
82. Quanto aos contribuintes, no que concerne à resiliência da sociedade e da economia face à carga fiscal e, não obstante existirem encargos financeiros diretos, os mesmos têm como contrapartida o desenvolvimento do serviço público essencial, ou seja, as contrapartidas públicas viabilizam a concretização do interesse público de assegurar a satisfação permanente nas necessidades da população.
83. O reforço e aplicação rigorosos de mecanismos de monitorização e fiscalização devem servir para dissuadir o incumprimento de obrigações contratuais, e evitar que se traduzam numa eventual deterioração da qualidade do serviço prestado aos consumidores, pelo que, em conclusão, a aplicação da racionalidade ancorada nos contribuintes conduz à perceção de que os balanços finais, em termos dos benefícios líquidos globais para os contribuintes, são positivos.
84. No que se refere a utilizadores/ utentes/ consumidores e/ou cidadãos, o facto de o sistema ser gerido por uma entidade com maior proximidade e com melhor conhecimento das reais necessidades dos utilizadores, pode potenciar a oferta de um melhor serviço, adequando a oferta à procura, de uma forma dinâmica e eficaz.
85. Além disso, o exercício dos poderes regulatórios da AMT em articulação com os poderes organizacionais da CIM, poderá promover, potencialmente, uma melhor promoção dos direitos e interesses dos consumidores, utilizadores do transporte público, mas também, indiretamente, daqueles que possam beneficiar, direta ou indiretamente, da existência de uma rede de transportes públicos eficiente na sua região.
86. Também no interesse daqueles, como dos contribuintes, a prestação do serviço público de transporte de passageiros, com base numa definição transparente e objetiva de obrigações contratuais, poderá potenciar uma melhor gestão dos dinheiros públicos e, conseqüentemente, assegurar a sustentabilidade da oferta de transportes à população.
87. Na perspetiva dos profissionais também se apresentam resultados positivos, na medida em que se promove a manutenção de emprego de forma sustentada, e, no que concerne ao cidadão em geral, cumpre invariavelmente assinalar os reflexos positivos no reforço

dos seus direitos de Cidadania e da coesão social e territorial, designadamente das populações locais.

VII – DETERMINAÇÕES E RECOMENDAÇÕES

88. 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 consideração a sua *compliance* com o enquadramento jurídico e jurisprudencial em vigor, bem como as suas consequências no mercado, tendo em conta as racionalidades supra referidas e eventuais impactos jus concorrenciais, diretos e indiretos
89. Os contratos de serviço público celebrados no âmbito do RJSPTP, estão condicionados pelo circunstancialismos locais relativos aos múltiplos sistemas de transportes públicos de passageiros, que são muito diversos ou com uma grande amplitude/ cambiantes, sendo 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.
90. De referir quanto a este aspeto que o lançamento do procedimento concursal também será outra sede idónea para aferir da adequação à realidade do que é proposto, ainda que seja de mitigar o risco de lançar procedimentos que possam não ser atrativos para o mercado.
91. De qualquer forma, uma vez que a fundamentação de compensações financeiras e a execução contratual deve propugnar por alcançar pressupostos de transparência e objetividade, de forma a que se possa, ao longo da execução contratual garantir o cumprimento de um serviço de qualidade e a maximização da recursos públicos²⁵ ²⁶, determina-se - tendo em conta as considerações efetuadas ao longo do parecer – que:
- Seja incluído nas peças procedimentais a estimativa de passageiros e de receitas do serviço público, salvaguardando dados confidenciais ou segredo de negócio e instrumentos de planeamento²⁷ de forma a que outros concorrentes

²⁵ 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.”

²⁶ 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.

²⁷ Também para garantir uma das condições do Acórdão Altmark “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.”

que não os incumbentes possam elaborar uma proposta para este procedimento, garantindo assim uma efetiva concorrência²⁸;

- Seja contemplada a revisão de um período transitório inicial, destinado a facultar ao prestador do serviço o tempo necessário, designadamente, para preparar a alocação de todos os recursos humanos e materiais relativos ao início efetivo da operação objeto do contrato;
- Seja elaborado um relatório de execução contratual (logo aos 6 meses e antes de promover uma eventual prorrogação), mas também de confirmação (nos termos já referidos), de forma a 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 e ainda especificar o cumprimento do serviço público, indicando linhas efetuadas bem como demonstrando o cumprimento de horários e frequências (comparando o serviço programado, anunciado e efetuado);
- Seja garantido que o operador deve dispor de adequados sistemas contabilísticos, bem como que os dados de base transmitidos pelo operador são adequadamente auditados/validados/certificados (tal como anteriormente recomendado);
- Seja previsto um claro regime sancionatório quanto ao cumprimento de todas as obrigações de serviço público (que devem ser objetivas, quantificáveis e mensuráveis) e cumprindo o artigo 45.º do RJSPTP que determina a fixação de limites mínimos e máximos para as sanções aplicáveis a todos os incumprimentos contratuais, incluindo obrigações de prestação de informação, podendo, além de multas contratuais, estipular-se a suspensão de pagamento de compensações em caso de incumprimento contratual;
- Seja cumprida a obrigação de transmitir os dados operacionais previstos no Regulamento n.º 430/2019, e de elaboração de relatórios públicos, pela autoridade de transportes, sobre o serviço público de transporte de passageiros, previstos no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento (tal como anteriormente recomendado) e tendo em conta as orientações transmitidas

²⁸ Ação de Supervisão - Cumprimento das Obrigações Legais de Transmissão de Informação por Parte de Operadores de Transportes - http://www.amt-autoridade.pt/media/2273/obrigacoes_legais_reporte_informacao_operadores_transporte.pdf e Obrigações Legais de Transmissão de Informação por Parte de Operadores de Transportes - http://www.amt-autoridade.pt/media/2118/obrigacoes_legais_transmissao_informacao.pdf

pela AMT²⁹, devendo o operador colaborar na sua elaboração, sob pena de aplicação de multas contratuais;

- Seja transmitida informação especificada quanto ao cumprimento do Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro, do Regulamento (UE) n.º 181/2011, e o Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 74/2017, de 21 de junho;
- Seja expressa, nos termos e para os efeitos previstos no artigo 290.º-A do CCP, a designação do Gestor do Contrato;³⁰
- Seja comprovado 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 e se se cumpriram 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, desde já, após a emissão do presente parecer.

92. Considera-se ainda ser de reportar à AMT, após a receção do presente parecer, o cumprimento, pelo operador, de todas as obrigações previstas no artigo 22.º, sob pena de aplicação de contraordenações nos termos do artigo 22.º e alínea e) do n.º 1 do artigo 46.º do RJSPTP.

93. Deverá ainda a CIM (e o operador) pugnar, a todo o tempo, pelo integral cumprimento da legislação laboral³¹, prestando toda a informação que seja necessária, e, se solicitada, à Autoridade para as Condições do Trabalho, tendo em conta as suas atribuições, designadamente de colaborar com outros organismos da administração pública com vista ao respeito integral das normas laborais nos termos previstos na legislação europeia e nas convenções da Organização Internacional do Trabalho, ratificadas por

²⁹ Orientações - Obrigações de Reporte e Publicitação de Obrigações de Serviço Público – Prorrogação de Prazo - COVID-19 - http://www.amt-autoridade.pt/media/2452/covid-19_obrigacoes_reporte_publicitacao_osp.pdf

³⁰ Para, 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.

³¹ Conforme referem as Orientações da Comissão: “O considerando 17 do regulamento precisa que «as autoridades competentes têm a liberdade de estabelecer critérios sociais e de qualidade, a fim de manter e elevar os padrões de qualidade para as obrigações de serviço público, nomeadamente no que se refere às condições mínimas de trabalho, aos direitos dos passageiros, às necessidades das pessoas com mobilidade reduzida, à proteção do ambiente, à segurança dos passageiros e dos trabalhadores e às obrigações decorrentes de acordos coletivos e de outras normas e acordos relativos aos locais de trabalho e à proteção social no local em que o serviço é prestado» e que «para garantir a existência de condições de concorrência transparentes e comparáveis entre os operadores e para evitar o risco de dumping social, as autoridades competentes deverão poder impor padrões de qualidade específicos no plano social e em matéria de serviços”.

Portugal³², bem como em instrumentos de contratação coletiva de trabalho celebrados, designadamente, pela Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros – ANTROP, publicadas no Boletim de Trabalho e Emprego.

94. As presentes determinações deverão ser introduzidas no procedimento (e ponderadas as recomendações), antes do seu lançamento, devendo a CIM apresentar junto da AMT os termos exatos da sua introdução, fundamentando as opções tomadas, garantindo-se a fundamentação em pressupostos sólidos, a existência de um procedimento equitativo, aberto e transparente e verdadeiramente concorrencial e a clareza e transparência das obrigações contratuais e da aferição do seu cumprimento, de forma a que não exista a vantagem económica suscetível de favorecer a empresa beneficiária em relação às empresas concorrentes

VIII – DAS CONCLUSÕES

95. Assim, e em conclusão, o parecer da AMT, no que concerne ao seu objeto específico, considera que as referidas peças procedimentais se encontram em *conformidade com o* RJSPTP, com o Decreto-Lei n.º 60/2016, de 8 de setembro, bem como com o Regulamento e demais legislação e jurisprudência nacional e europeia referenciada, estando o sentido positivo do parecer condicionado ao cumprimento das determinações efetuadas.
96. Quanto à análise das diferentes racionalidades plurais: a dos investidores; a dos profissionais/ utilizadores/ utentes/ consumidores e/ou cidadãos; e a dos contribuintes, de acordo com a informação prestada e sujeita a confirmação e manutenção na execução contratual, é de parecer favorável porquanto e entre outros argumentos:
- São criadas as condições necessárias à sustentabilidade económica e de funcionamento do *Ecossistema da Mobilidade e Transportes* local e regional, assegurando uma mobilidade eficiente, inclusiva e sustentável, que confira

³² Referem os considerandos 13 e 14 do Regulamento (UE) 2016/2338 do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de dezembro de 2016 que altera o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 no que respeita à abertura do mercado nacional de serviços de transporte ferroviário de passageiros, que “(13) Tendo em vista a integração adequada dos requisitos sociais e laborais nos procedimentos de adjudicação de contratos de serviço público para a prestação de serviços públicos de transporte de passageiros, os operadores de serviço público deverão cumprir, no âmbito da execução de contratos de serviço público, as obrigações no domínio da legislação social e laboral que se apliquem no Estado-Membro em que o contrato de serviço público é adjudicado e que decorram de disposições legislativas e regulamentares e de decisões, tanto a nível nacional como a nível da União, bem como de acordos coletivos aplicáveis, desde que essas regras nacionais e a sua aplicação respeitem o direito da União. (14) Caso os Estados-Membros exijam que o pessoal contratado pelo operador anterior seja transferido para o novo operador de serviço público, deverão ser conferidos ao referido pessoal os direitos de que beneficiariam se tivesse sido realizada uma transferência na aceção da Diretiva 2001/23/CE do Conselho (1). Os Estados-Membros deverão ter a liberdade de adotar essas disposições.”

maior tessitura à coesão social e territorial, reforçando a solidariedade inter-regional;

- Permite a manutenção e desenvolvimento da cobertura do território e assegura soluções de mobilidade combinada e sustentável a toda a população, de acordo com as suas especificidades, limitações e condicionamentos, aproximando as decisões dos mesmos, potenciando a valorização e o desenvolvimento integrado do território.

97. Posteriormente, seguir-se-á um acompanhamento contratual sistemático, no sentido de aferir, a todo o tempo, a conformidade com as normas legais nacionais e europeias, bem como das disposições contratuais

Lisboa, 27 de agosto de 2020.

O Presidente do Conselho de Administração

João Carvalho