

PARECER N.º 46/AMT/2020
SUPERVISÃO – AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS E MONITORIZAÇÃO
SETORIAL

I – DO OBJETO

1. O Município de Castro Daire (Município) remeteu à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) [confidencial] para efeitos de emissão de parecer prévio vinculativo, conforme previsto no Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que aprova os respetivos Estatutos, o procedimento de contratualização dos termos e condições relativos à exploração dos serviços inerentes às linhas de transporte público de passageiros previstas na autorização provisória e de atribuição de compensação por obrigações de serviço público no Município de Castro Daire.
2. Foram remetidos, para o efeito, a minuta referida, bem como a fundamentação da mesma, tendo sido solicitados esclarecimentos ao Município em 27-02-2020 e 405-2020 e que foram respondidos em 04-05-2020 e 14-05-2020.
3. O presente parecer inscreve-se no cumprimento da missão da AMT enquanto regulador económico independente, nos termos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que aprova os respetivos Estatutos e de acordo com as exigências que emanam da Lei-Quadro das Entidades Reguladoras Independentes, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto.
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, aplicável à regulação, supervisão, promoção e defesa da concorrência, visando o bem público, a defesa dos interesses dos cidadãos e dos operadores económicos, e de monitorização e acompanhamento das atividades dos mercados da mobilidade e dos transportes terrestres e fluviais, bem como na avaliação das políticas referentes ao Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes.
5. Acrescem, ainda, nas atribuições da AMT:
 - 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:

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.
Sede: Palácio Coimbra – Rua de Santa Apolónia, n.º 53 – 1100-468 Lisboa - Portugal
Contribuinte n.º 513 637 257

- 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;
 - 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.
6. Por outro lado, o presente parecer inscreve-se também no âmbito da reforma estrutural consubstanciada na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes de Passageiros (RJSPTP), que veio alterar um sistema que vigorava desde 1945/1948, bem como do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007⁵ (Regulamento), relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros.
7. Nesta análise procurar-se-á aprofundar e avaliar as diversas questões regulatórias subjacentes ao pedido de parecer: (i) em primeiro lugar, o enquadramento e a *compliance* com a legislação citada, bem como com o Código dos Contratos Públicos (CCP) e (ii) em segundo lugar, pretende-se contribuir para o suprimento de falhas de mercado, sem gerar falhas de Estado ou de entidades e/ou atos normativos e construir um paradigma de concorrência não falseada, sem restrições ou distorções, protegendo o bem público da mobilidade eficiente e sustentável, promovendo, ainda, a confluência de diversas racionalidades, *i)* a dos investidores, *ii)* a dos profissionais/utilizadores/utentes/consumidores e/ou cidadãos e *iii)* a dos contribuintes.

II - DO ENQUADRAMENTO

Fundamentação

8. Refere a fundamentação que o serviço público de transporte de passageiros rodoviário em operação no Município de Castro Daire é assegurado entre outros operadores pela Transdev Interior, ao abrigo de autorizações provisórias emitidas pela Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões (CIM) nos termos do n.º 1 do artigo 10.º da Lei n.º

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.

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 Alterado pelo Regulamento (UE) n.º 2016/2338, do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de dezembro de 2016.

Sede: Palácio Coimbra – Rua de Santa Apolónia, n.º 53 – 1100-468 Lisboa - Portugal
Contribuinte n.º 513 637 257

52/2015, de 9 de junho, prorrogada nos termos do Decreto-Lei n.º 169-A/2019, de 29 de novembro, até à entrada em operação dos operadores a selecionar pelas autoridades de transportes na sequência de um procedimento concursal lançado nos termos e para efeitos do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 e do RJSPTP.

9. Neste contexto considerou-se ser necessário atribuir uma compensação ao operador, tendo por base um estudo realizado pelo Município. Para o efeito, refere-se que para suportar e fundamentar o desenvolvimento do modelo financeiro foi analisada a estrutura de custos e proveitos operacionais da Transdev Interior bem como a de outros operadores de transporte rodoviário que operam na região em análise e em outras regiões com características sociodemográficas, económicas e de hábitos de mobilidade que se consideram comparáveis. A informação analisada foi recolhida a partir dos Relatórios e Contas destes operadores e de outra informação relevante compilada pela CIM no âmbito da preparação da contratualização do serviço público de transporte de passageiros.
10. Foi tido também em conta que de acordo com o Anexo ao Regulamento 1370/2007, a *“compensação não pode exceder um montante que corresponda ao efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e as receitas do operador”*, pelo que se pretendeu obter:
 - Estimativa dos custos – fixos e variáveis – incorridos com a prestação do serviço público nas suas diferentes componentes;
 - Estimativa dos proveitos decorrentes da aplicação do tarifário à operação do serviço público em causa;
 - Estimativa da eventual compensação pelas obrigações de serviço público que garanta ao operador um lucro razoável para a adequada remuneração do capital investido na atividade de prestação dos serviços de transporte.
11. Para estimar o valor da compensação foi desenvolvido um modelo financeiro agregado da operação da rede e serviços do operador na região, tendo-se concluído por uma operação deficitária. Foi assim apurada:
 - A produção de transporte de serviço público e de serviços comerciais:

- Uma estimativa de proveitos⁶, individualizando a receita proveniente dos bilhetes de assinatura dos alunos, tendo a restante receita de bilheteira sido distribuída de forma equitativa pelos municípios onde o operador exerce atividade;
 - Uma estimativa de custos operacionais⁷ foi realizada tendo por base na produção de transporte que o operador assegura no município, tendo em conta custos de pessoal, combustíveis, manutenção e outros custos, desagregando o serviço público e serviços comerciais;
 - Para efeitos de lucro razoável, foi utilizado a margem de EBIT⁸, um indicador operacional que permite aferir a rentabilidade dos serviços a contratar.⁹
12. Segundo o Município, *“o estudo de fundamentação económico-financeira que serviu de base ao cálculo das compensações a atribuir foi desenvolvido de forma independente, utilizando, como já referido, informação sobre montantes pagos pelo município relativos a bilhetes de assinatura dos alunos e informação sobre proveitos proveniente da implementação do PART. Foi ainda utilizada informação disponível no relatório e contas do operador relativa a custos e receita da totalidade da operação. Complementarmente foi realizada a análise crítica da informação utilizada comparando com valores de referência de mercado.”*
13. Quanto aos pressupostos é de referir que:
- *“Relativamente à evolução dos proveitos operacionais de bilheteira ao longo dos dois anos, assumiu-se uma variação em função da evolução expectável do IPC apresentada pelo Banco de Portugal, isto é, com um crescimento real de 0%.”*
 - *“Relativamente à evolução da estrutura de custos operacionais ao longo deste período, assumiu-se que: a evolução da inflação é a evolução expectável do Índice de Preços ao Consumidor (IPC) apresentada pelo Banco de Portugal(1):*

⁶ *“Relativamente à evolução dos proveitos operacionais de bilheteira ao longo dos dois anos, assumiu-se uma variação em função da evolução expectável do IPC apresentada pelo Banco de Portugal(6), isto é, com um crescimento real de 0%.”*

⁷ *“Relativamente à evolução da estrutura de custos operacionais ao longo deste período, assumiu-se que: a evolução da inflação é a evolução expectável do Índice de Preços ao Consumidor (IPC) apresentada pelo Banco de Portugal(7): 1,3% em 2021; os custos com o pessoal e a manutenção de veículos evoluiriam em linha com a inflação, ou seja, com uma variação real de 0%; os custos com o combustível seguiriam uma variação real de 1% (acima da inflação); a rubrica “outros custos operacionais” manteria a relação percentual sobre os custos de pessoal, combustível e manutenção de veículos.”*

⁸ EBIT – Resultado operacional antes de juros e impostos (earnings before interests and taxes)”

⁹ *“Tendo por base indicadores de referência internacional, nomeadamente do Reino Unido, porventura o mercado mais maduro no que diz respeito ao ambiente de concorrência entre operadores, assumiu-se como razoável assegurar que a margem de EBIT se situaria entre 5 e 7%, valor de referência observado em contexto sociodemográfico de natureza rural. Outro indicador relevante no apuramento da rentabilidade do operador é a margem de EBITDA⁹ que avalia a rentabilidade da operação pela comparação direta entre proveitos e custos operacionais, ou seja, não considerando as amortizações e as depreciações. A utilização da margem de EBITDA como indicador de rentabilidade tem a vantagem de permitir a análise da operação independentemente da dimensão das empresas dentro da indústria. Os valores de referência internacional, num contexto de operação similar apontam para valores médios de margem de EBITDA entre 13 e 15%. Assim, e embora este indicador não tenha sido utilizado para aferir o lucro razoável, foi igualmente avaliado no sentido de garantir a sustentabilidade da operação na perspetiva dos potenciais concorrentes.”*

1,3% em 2021; os custos com o pessoal e a manutenção de veículos evoluiriam em linha com a inflação, ou seja, com uma variação real de 0%; os custos com o combustível seguiriam uma variação real de 1% (acima da inflação); a rubrica “outros custos operacionais” manteria a relação percentual sobre os custos de pessoal, combustível a manutenção de veículos.”

- [confidencial].”
- *“Para a análise dos custos com o combustível foram utilizados valores de referência de consumo médio e de custo médio para autocarros standard. O estabelecimento do valor médio do custo do gasóleo no ano de 2019 baseou-se na informação disponibilizada pela Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG). Considerou-se que o custo médio para o operador inclui um desconto comercial de [confidencial] uma vez que esta prática é corrente na indústria*
- *Estima-se que para operar os serviços de transporte atuais seja necessária uma frota total de [confidencial] autocarros: [confidencial] unidades para assegurar os serviços de transporte previstos e [confidencial] unidades de reserva para assegurar as ações de manutenção e para a eventual necessidade de reposicionamento de veículos em caso de avaria. A frota de reserva dimensionada corresponde a cerca de [confidencial] % da frota total, valor que se enquadra em indicadores de referência da indústria.”*
- *“Para a estimativa dos custos com manutenção de veículos utilizou-se um indicador de [confidencial] por quilómetro, que é aplicado à totalidade dos quilómetros realizados (incluindo os quilómetros em vazio). Este indicador foi determinado com base em valores médios de referência da indústria, em Portugal, neste tipo de operações*
- *Nesta rubrica de custos incluem-se todos os restantes custos operacionais que decorrem da operação do SPTP. Nestes custos incluem-se, a título de exemplo, os que se relacionam com a gestão dos edifícios, serviços especializados, alugueres de espaços, seguros, licenciamento de veículos, comunicações, limpeza, segurança, gestão dos sistemas de bilhética e Sistema de Apoio à Exploração (SAE), etc. Não existem valores de referência para esta natureza de custos, que depende muito da natureza da operação e da eficiência do operador. No entanto, são habitualmente utilizados rácios de custos relativamente às restantes naturezas de custos, nomeadamente custos com pessoal, combustível e manutenção de veículos. No âmbito desta análise assumiu-se como*

pressuposto que a rubrica “outros custos” corresponderia a [confidencial] para o Serviço Público e a [confidencial] para os Serviços Comerciais dos custos incorridos com as três naturezas de custos anteriormente referidas – pessoal, combustível e manutenção de veículos.”

- *“Tendo em conta que a projeção do valor de amortizações a considerar ao longo do período em análise depende diretamente das necessidades de investimento do operador, a sua avaliação não se torna previsível, uma vez que depende dos recursos que este tiver à sua disposição. Tal como referido anteriormente, estima-se que sejam necessários [confidencial] autocarros para operar a rede do SPTP. Este apuramento teve por base os horários e os percursos de todos os serviços de transporte em operação. Para esta análise assumiu-se que o montante anual das amortizações ascenderia a [confidencial] euros/veículo e que incidiria sobre a totalidade da frota de autocarros necessária para operar a rede e os serviços em operação. Desta forma, estima-se que o valor anual com amortizações do operador de transporte seja de [confidencial] euros. Este valor foi alocado aos diferentes serviços de transporte que se projetam vir a ser realizados com base na sua produção quilométrica.”*
 - *“Para a estimativa do potencial de proveitos associados à realização de serviços de transporte de âmbito comercial complementares ao SPTP, assumiu-se um proveito médio de [confidencial] euros por cada quilómetro realizado. Este valor decorreu da análise da rentabilidade desta natureza de serviços de transporte junto de operadores de transporte que operam na região em estudo e em operações de transporte comparáveis”.*
14. De referir que apesar da informação e dos pressupostos de base terem sido desagregados por serviço público e por serviço comercial, foi assumido como pressuposto que o operador potenciaria a rentabilidade dos bens afetos ao serviço público com a realização de serviços comerciais
15. Segundo o Município, *“a estimativa de proveitos realizada utilizou dados de base provenientes do município, relativos a encargos com bilhetes de assinatura dos alunos e de informação recolhida pela CIM relativa à implementação do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART). Recorde-se que a CIM Viseu Dão Lafões implementou descontos, no âmbito do PART, a títulos regulares e a títulos ocasionais, tendo desta forma sido possível conhecer a totalidade da receita de bilheteira do operador na região”.*

16. Tendo em conta a análise comparativa entre os custos operacionais e os proveitos de transporte do serviço público, concluiu-se por um défice de exploração para o operador de transporte ao longo dos dois anos, perfazendo uma margem de EBIT de [confidencial] % em 2020.
17. Nesse sentido, foi estimado um valor anual da compensação de € [confidencial] para assegurar à Transdev Interior uma margem de EBITDA de [confidencial] e uma margem de EBIT de [confidencial] sem prejuízo de o contrato dever ter em consideração a evolução expectável dos custos incorridos com a operação dos serviços a contratar, em 2020 e 2021.
18. De referir que o Município, no âmbito do controlo de compensações financeiras, efetuado anualmente pela AMT¹⁰, o Município de Castro Daire reportou que foram efetuados gastos com transporte escolar nos montantes de €[confidencial] e €[confidencial] em 2017 e 2018, respetivamente. Foram ainda reportados gastos com “*compensações tarifárias*” nos montantes de €[confidencial] e €[confidencial], em 2017 e 2018, respetivamente.
19. Refere finalmente o Município que *“relativamente aos dados de base e pressupostos considerados confirma-se a existência de coerência. No entanto, os procedimentos são distintos, existindo no procedimento lançado pela CIM alterações relativamente à rede e serviços em operação, exigências de frota e de reporte de informação através de plataforma digital que não se verificam na operação atual. Acresce que o procedimento lançado pela CIM se refere à totalidade da operação da região (com exceção dos serviços urbanos de Viseu – MUV – já contratualizados), sendo este acordo de compensação relativo apenas à operação de um dos operadores em apenas um município. Assim, embora exista coerência nos dados de base e pressupostos, verificam-se diferenças essencialmente quanto a investimento e a otimização de recursos”*.

Contrato

20. O contrato estabelece que *“tem como objeto, designadamente nos termos e para os efeitos do artigo 10.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, do n.º 1 do artigo 5.º do Código dos Contratos Públicos, do artigo 201.º do Código do Procedimento Administrativo, do n.º 1 do artigo 3.º, do artigo 6.º e do Anexo ao Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, e dos artigos 23.º e 24.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela referida Lei n.º 52/2015, de 9 de junho (“RJSPTP”) a) fixação de obrigações de serviço*

¹⁰ http://www.amt-autoridade.pt/media/1949/compensacoes_financeiras_2009-2017.pdf
Sede: Palácio Coimbra – Rua de Santa Apolónia, n.º 53 – 1100-468 Lisboa - Portugal
Contribuinte n.º 513 637 257

público e estabelecimento de novos termos e condições relativos à exploração do serviço público de transporte de passageiros rodoviário pelo Cocontratante no território abrangido pelo Contraente Público ao abrigo do respetivo título de concessão outorgado nos termos do Regulamento de Transportes em Automóveis, atualmente objeto de manutenção transitória por força da autorização emitida pelo Contraente Público nos termos do artigo 10.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho (“Autorização Provisória”), constante do Anexo I ao presente Acordo; e b) a atribuição ao Cocontratante de uma compensação pelas obrigações de serviço público impostas nos termos da alínea anterior”.

21. Segundo o Município, os serviços encontram-se carregados no SIGGESC, sendo aliás este registo um dos requisitos obrigatórios para a emissão pela CIM das respetivas autorizações provisórias ao operador, sendo que não são impostas *“obrigações de serviço público operacionais ao operador (as quais se encontram estabelecidas nas autorizações provisórias emitidas e prorrogadas pela CIM), limitando-se a prever obrigações acessórias recomendadas pela própria AMT, tais como as obrigações de informação, de monitorização e de proteção de dados pessoais. Por isso, o acordo não estabelece qualquer “modelo de exploração” propriamente dito para o seu período de vigência”.*
22. A Cláusula 2.^a estabelece que o Acordo tem como termo resolutivo a extinção, por qualquer causa, da autorização provisória ou o início de operação efetiva da operação objeto do contrato de serviço público a adjudicar pela CIM, nos termos e para os efeitos do disposto no RJSPTP e no Regulamento.
23. A Cláusula 3.^o estabelece como obrigações de serviço público, entre outras:
 - Garantir a boa execução dos serviços inerentes às linhas previstas na autorização provisória, de forma regular e contínua, de modo a assegurar um serviço público de transporte de passageiros de qualidade, rápido, seguro e eficiente;
 - Operar as linhas previstas na autorização provisória, de acordo com os percursos, horários e frequências previstos no Anexo II ao Acordo;
 - Adaptar, sob autorização prévia do Município os percursos e horários dos serviços, em função dos planos de transporte escolares aplicáveis e com os calendários escolares dos estabelecimentos de ensino servidos por algumas das linhas previstas na Autorização Provisória;

- Requerer, custear, obter e manter todas as licenças e autorizações necessárias à realização dos serviços;
- Prestar os serviços a todos os passageiros, sem qualquer discriminação quanto às condições de acesso e de realização, para além das que sejam impostas pelo regime tarifário e pela lei, nomeadamente, aos portadores do Cartão Viver Mais que poderão viajar, em todas as carreiras de serviço público, de acordo com as condições previstas no Regulamento do Cartão Viver Mais, sendo da responsabilidade dos operadores a entrega dos mesmos;
- Não interromper o desenvolvimento dos serviços inerentes às linhas previstas na autorização provisória, salvo autorização do Município;
- Colaborar lealmente com o Município e com a CIM no âmbito da preparação do concurso público tendente à celebração do Contrato de Serviço Público e da execução do contrato.

24. A Cláusula 4.^a estabelece que na relação com os passageiros, os operadores devem, entre outras:

- Zelar pelo cumprimento dos horários e pela correta aplicação do sistema tarifário e de títulos de transporte;
- Disponibilizar aos passageiros todas as informações atualizadas respeitantes a horários, percursos, itinerários, tarifários, títulos de transporte, postos de venda, meios de reclamação e queixas, e condições de utilização do serviço, em observância das disposições legais e regulamentares aplicáveis, designadamente do disposto no n.º 3 do artigo 40.º do RJSPT, no n.º 9 do artigo 7.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, e no Capítulo II do Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, e contrato;
- Comunicar aos passageiros todas as alterações imprevisíveis causadas à operação dos serviços.

25. Esclareceu o Município que o que se refere às obrigações legais decorrentes do Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro, estão contratualmente *“previstas na Cláusula 3.^a do contrato, onde se lê que “[a]o longo da vigência do presente Acordo, o Cocontratante obriga-se a assegurar a realização contínua dos serviços públicos de transporte de passageiros rodoviário abrangidos pela Autorização Provisória, cumprindo integralmente, para além das condições legais e regulamentares imperativas aplicáveis, as seguintes obrigações : (...)” (sublinhado nosso). As obrigações constantes do Decreto-*

Lei n.º 9/2015, enquanto este diploma legal se mantiver em vigor, está, portanto, claramente abrangidas nesta cláusula contratual. Para além disso, a Cláusula 4.ª, com a epígrafe "Relações com os passageiros" estipula que "[n]a sua relação com os passageiros, para além das demais obrigações previstas na lei, o Cocontratante e os respetivos recursos humanos devem: (...)" (sublinhado nosso). Também aqui, e ainda mais especificamente, tem de considerar-se que o cumprimento do Decreto-Lei n.º 9/2015, enquanto este se mantiver em vigor, é uma obrigação (também contratual) do operador, cujo incumprimento pode ser sancionado nos termos contratuais".

26. A Cláusula 5.ª estabelece que os operadores devem cumprir (i) as obrigações previstas no artigo 22.º do RJSPT, (ii) relatórios mensais com todas as informações desagregadas previstas no anexo ao Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, por referência aos serviços inerentes às linhas previstas na Autorização Provisória realizados no mês imediatamente anterior, (iii) sem prejuízo de outras informações relevantes solicitadas pelo Município.
27. A Cláusula 6.ª estabelece que os operadores são titulares das receitas tarifária, dos valores correspondentes aos passes escolares nos termos do Decreto-Lei n.º 21/2019, de 30 de janeiro, e a compensação anual no valor de € [confidencial].
28. A Cláusula 7.ª obriga a que o operador deve dispor de sistemas contabilísticos que permitam a apresentação adequadamente desagregada da informação contabilística, por gasto, rendimento e linha, com tratamento autónomo e transparente das receitas e despesas relacionadas com o exercício das atividades não abrangidas nos serviços inerentes às linhas previstas na autorização provisória. Aliás, pode existir ajustamento dos pagamentos previstos quando se verificarem situações de sobrecompensação decorrentes de benefícios financeiros supervenientes favoráveis ao operador, independentemente da origem ou causa desses benefícios.
29. Esclarece o Município que *"na cláusula 7.ª prevê-se a possibilidade de ajustamento do valor contratual tendo em conta os sistemas contabilísticos e dos dados relativos a gastos e rendimentos, sendo e esclarecer qual a periodicidade (eventualmente mensal, já que é previsto que o operador elabore relatórios nesta periodicidade) em que tal será efetuado e se estará em causa a transmissão e informação do operador ou a transmissão, mas também a validação e auditoria. Não está estabelecida qualquer periodicidade para a verificação da existência de situações de sobrecompensação, nem para a eventual necessidade de ajustamento do valor de compensação. Com efeito, a averiguação subjacente é realizada no âmbito de fiscalização permanente da execução do Contrato pelo Contraente Público, designadamente nos termos previstos nas*

Cláusulas 9.^a e 10.^a, sobretudo com base na informação remetida pelo Cocontratante em cumprimento do disposto na Cláusula 5.^a e na lei. Caso o Contraente Público detete alguma situação de sobrecompensação durante a execução do contrato, serão seguidos os termos fixados no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, procedendo ao ajustamento do valor de compensação com vista a eliminar a situação de sobrecompensação verificada.”

30. A Cláusula 9.^a prevê que o Município fiscaliza o contrato, sem prejuízo da intervenção de outras entidades com competência na matéria, designadamente pela AMT nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.
31. A Cláusula 10.^a designa o gestor do contrato, bem como estabelece as respetivas competências.
32. A Cláusula 11.^a estipula que, nos termos do artigo 45.º do RJSPTP, podem ser aplicadas sanções contratuais pecuniárias em caso de incumprimento pelo operador das suas obrigações, sendo que por cada evento de mora ou de cumprimento defeituoso pode ser aplicada uma sanção contratual pecuniária entre €_[confidencial], correspondente a _[confidencial] do valor do acordo e €_[confidencial], correspondente a _[confidencial] do valor do acordo, em função da gravidade da infração.
33. Esclareceu o Município que:
 - *“O n.º 1 da cláusula 11.^a aplica-se a qualquer incumprimento contratual pelo operador, pelo que o incumprimento de qualquer um dos horários, percursos, frequências constantes ao Anexo II está abrangido pelo âmbito de aplicação da estipulação contratual em causa.”*
 - *“É incumprimento contratual qualquer caso de inobservância pelo operador das regras, padrões de conduta ou níveis de desempenho/serviço previstos ou referidos no acordo. Especialmente em relação a horários e frequências, recorda-se que esta matéria não é objeto de regulação do presente acordo, mas sim da autorização provisória, para a qual o acordo faz remissão expressa. Assim, o cumprimento/incumprimento de horários/frequências é aferido com base na comparação do desempenho concreto do operador com o nível de serviços previsto na autorização provisória.”*
 - *“O conceito da expressão "cumprimento defeituoso" usada na minuta corresponde àquele densificado pela doutrina e jurisprudência civilística em matéria de responsabilidade civil contratual. No âmbito operacional, se um percurso for realizado totalmente, mas com atraso, esta "irregularidade" pode*

ser perspetivada, ou como um "cumprimento defeituoso" do percurso, ou um "incumprimento" daquele horário específico".

- Face à questão sobre o racional de não se preverem valores mínimos e máximos das multas contratuais nos termos do n.º 7 do artigo 45.º do RJSPTP, tal trata-se de um lapso, pelo que será alterada a “Cláusula 11.ª, fixando a moldura de sanções e portanto, será suprido na minuta a assinar com o operador”.

34. De acordo com a Cláusula 13.ª, o contrato pode ser resolvido, designadamente nas seguintes situações:

- Ultrapassagem dos limites do valor acumulado das sanções contratuais aplicadas;
- Não cessar o incumprimento ou o incumprimento defeituoso de qualquer das obrigações contratuais por facto que seja imputável ao operador
- Declaração de insolvência, estado de liquidação, dissolução;
- Exercício, pelo operador, de prática fraudulenta que lese o interesse público.

III – DA ANÁLISE

35. A entrada em vigor da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o RJSPTP, bem como do Regulamento, conformou uma profunda reforma no modelo jurídico da organização dos serviços de transporte público^{11 12}:

¹¹ http://www.amt-autoridade.pt/media/2227/alteracaoregiurtransitorio_152_2015_9jun.pdf

¹² A AMT efetuou um intenso trabalho de monitorização sistemática da implementação deste regime que representa uma relevante reforma de nível nacional e europeu, tendo emitido, desde 2016, diversas orientações às autoridades de transportes sobre a preparação da contratualização de serviços de transporte, além de ter realizado diversas ações informativas em todo o país, e emitido diversos Pareceres Prévios Vinculativos sobre as peças de procedimentos de formação de contratos de concessão ou de prestação de serviços públicos. Entre eles: (i) Esclarecimento para fundamentação do processo de parecer prévio vinculativo sobre peças de procedimento de formação dos contratos de concessão ou de prestação de serviços públicos, ou sobre alterações promovidas aos contratos em vigor, previstas no Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, e que está disponível em http://www.amt-autoridade.pt/media/1505/site_informacao_stakeholders.pdf correspondendo, na generalidade, às necessidades de fundamentação de um processo de contratualização de serviços públicos de transporte de passageiros. Naturalmente, será de adaptar aos casos concretos. (ii) *Road-Map* para a contratualização de serviços públicos de transportes: <https://gtatransportes.files.wordpress.com/2018/11/c2abroadmapc2bb-para-a-contratualizac3a7c3a30-de-servic3a7os-pc3bablicos-de-transportes.pdf>; (iii) Guião de suporte ao Período Transitório de aplicação da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho: https://gtatransportes.files.wordpress.com/2017/12/guiaorjsptp_01-04-20161.pdf (iv) Guião de preparação de procedimentos concursais, incluindo formulário tipo de caderno de encargos: <https://gtatransportes.files.wordpress.com/2018/11/quic3a30-de-apoio-c3a0-preparac3a7c3a30-e-conduc3a7c3a30-de-procedimentos-de-contratac3a7c3a30-versc3a30-previa.pdf> (v) Apresentação pública da AMT sobre o parecer prévio vinculativo: <https://gtatransportes.files.wordpress.com/2017/12/amt-conferencia-nacional-at1.pdf> (vi) esclarecimento prestado pela AMT, com sugestões de indicadores relevantes para monitorização contratual que poderão ser inseridos nos futuros contratos de serviço público: https://gtatransportes.files.wordpress.com/2018/10/csite_indicadores_monitorizacao_supervisao_at-2.pdf; (vii) Informação sobre Auxílios de Estado e compensações: https://www.amt-autoridade.pt/media/1955/auxilios_estado_osp_transportes.pdf (viii) Orientações para o Planeamento de serviços públicos de Transportes: <https://gtat.pt/planeamento-e-avaliacao-de-servicos-de-transporte/>; (ix) Versões públicas de pareceres prévios vinculativos emitidos pela AMT <https://www.amt-autoridade.pt/pronuncias-e-pareceres/#tab-2> (apenas disponíveis os pareceres relativos a processos já findos – após visto do Sede: Palácio Coimbra – Rua de Santa Apolónia, n.º 53 – 1100-468 Lisboa - Portugal Contribuinte n.º 513 637 257

- Todos os operadores do mercado de transporte sujeitos a obrigações de serviço público, com compensação financeira em razão daquelas obrigações, e/ou atribuição de direito exclusivo passam a estar abrangidos pela obrigação de celebração de contrato de serviço público com as autoridades de transportes competentes, nomeadamente as autoridades de nível local;
 - Os referidos contratos de serviço público devem ser precedidos de procedimento de contratação pública, por procedimento concursal, aberto, imparcial, transparente e não discriminatório, nos termos do artigo 18.º do RJSPTP, conjugado com o artigo 5.º do Regulamento, bem como com o CCP.
36. No entanto, o legislador havia pré-determinado, no artigo 9.º e 10.º do regime transitório da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, um prazo de caducidade *ope legis* dos títulos de concessão para a exploração do serviço público de transporte de passageiros por modo rodoviário (autorizações provisórias), atribuídos ao abrigo do anterior Regulamento de Transportes em Automóveis (RTA), revogado por aquele diploma, e que sustentam uma parte substancial do mercado dos serviços públicos de transporte de passageiros por modo rodoviário.
37. Nesse sentido, foi aprovado o Decreto-Lei n.º 169-A/2019, de 29 de novembro, que procede à alteração do regime transitório constante da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, permitindo que as Autoridades de Transportes pudessem prorrogar, de forma condicionada, os títulos habilitantes do transporte rodoviário de passageiros:
- Assegurando que não se verificariam distorções/disrupções graves no mercado do transporte público de passageiros por via daquela “caducidade automática”;
 - Por estarem causa serviços de interesse económico geral e qualificados de serviço público essencial, como garantia da acessibilidade e inclusão de todos os cidadãos no sistema de transporte público.;
 - Desde que, previamente a tal prorrogação, fosse iniciado o procedimento concorrencial¹³ para seleção de novo operador de transporte de passageiros, através do RJSPTP, Regulamento e CCP - procedimento esse que se inicia com

Tribunal de Contas). (x) Apresentação da AMT em conferência organizada em parceria com a Associação Nacional dos Municípios Portugueses – ANMP – <http://www.amt-autoridade.pt/media/1220/workshop-11-10-versão-10-10.pdf>; (xi) Orientação para definição de serviços mínimos de acordo com a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho: <https://gtatransportes.files.wordpress.com/2018/12/Guia-para-a-definição-de-«serviços-mínimos»-PUB.pdf> ; (xii) Apresentações relativas a procedimentos de contratação e avaliação de propostas: <https://gtat.pt/seminarios-conferencias/> (xiii) Experiências de contratação internacionais; <https://gtat.pt/estudos/> (xiv) Normas de qualidade nos transportes públicos: <https://gtat.pt/estudos-e-guiões/>

¹³ Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007 – Obrigatoriedade de Submissão à Concorrência - Disponível em: <https://www.amt-autoridade.pt/media/1739/informação-regulamento-ajustes-diretos.pdf>

a submissão das peças procedimentais a parecer prévio vinculativo por parte da AMT.

38. Como referiu a AMT¹⁴, o Decreto-Lei n.º 169-A/2019, de 29 de novembro, não determina a prorrogação automática de contratos ou autorizações provisórias, sendo que todos os atos de prorrogação do prazo de vigência de referidas autorizações ou contratos devem notificados a esta Autoridade, sendo que à prorrogação de contratos que incluam compensações/remunerações não deixam de se aplicar as competentes regras previstas no Código dos Contratos Públicos, articuladas com o RJSPTP e o Regulamento, bem como as relacionadas com autorização de despesa.
39. De referir que a CIM submeteu à AMT as peças do procedimento quanto ao procedimento concursal para os serviços de transporte na região, que foi objeto de parecer prévio vinculativo positivo¹⁵ e procedeu à emissão de autorizações provisórias, ao abrigo da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.
40. Neste âmbito o Município ¹⁶ realizou um estudo que confirmou a necessidade de atribuir compensações por obrigações de serviço público, que teriam de ser contratualizadas, também tendo em conta as orientações divulgadas pela AMT, designadamente quanto a obrigações de informação e mecanismos de monitorização que permitam a fiscalização da situação económica e financeira de operadores beneficiários de compensações, bem como as determinações constantes do Acórdão n.º 19/2019, de 25 de julho do Tribunal de Contas¹⁷.
41. Por um lado, esta contratação de carácter transitório, poderá estar no âmbito da contratação excluída enquadrável no disposto no n.º 1 do artigo 5.º do CCP, sem prejuízo da celebração de contratos nos termos do n.º 3 do artigo 201.º do Código do Procedimento Administrativo e também nos termos do n.º 4 do artigo 11.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.
42. Por outro lado, e também nos termos do Acórdão do Tribunal de Contas (acrescentamos nós, de acordo com as recomendações da AMT¹⁸), o procedimento pré-contratual deve incluir, uma fase instrutória quem que se cumprirão, para efeitos dos artigos 23.º e 24.º a do RJSPTP, as seguintes obrigações:

¹⁴ http://www.amt-autoridade.pt/media/2227/alteracaoregiurtransitorio_l52_2015_9jun.pdf

¹⁵ http://www.amt-autoridade.pt/media/2173/ppv_viseu_dao_lafoes_albufeira_castelobranco.pdf

¹⁶ Tal como consta da deliberação emitidas pelo Município a propósito do presente processo de contratualização e enviada à AMT.

¹⁷ <https://www.tcontas.pt/pt-pt/ProdutosTC/acordaos/1spl/Documents/2019/ac019-2019-1spl.pdf>

¹⁸ Informação sobre Auxílios de Estado e compensações: https://www.amt-autoridade.pt/media/1955/auxilios_estado_osp_transportes.pdf

Sede: Palácio Coimbra – Rua de Santa Apolónia, n.º 53 – 1100-468 Lisboa - Portugal
Contribuinte n.º 513 637 257

- *“Enunciação de forma expressa e detalhada de elementos específicos, objetivos e quantificáveis para o cálculo da compensação por obrigações de serviço”;*
 - *Cálculos comparativos da totalidade de custos e receitas da empresa privada num cenário de existência de obrigações de serviço público, com os decorrentes de um cenário sem existência de obrigação de serviço público e em que os serviços abrangidos fossem explorados em condições de mercado”; e*
 - *Valoração do efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências positivas e negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e receitas do operador de serviço público”.*
43. E em cumprimento destas orientações, o Município apresentou fundamentação para esta contratação provisória e temporária, até que seja adjudicado o concurso público internacional da CIM, tendo em conta a mesma fundamentação de base.
44. De recordar que o artigo 23.º do RJSPTP estabelece, por seu turno, que *“as autoridades de transportes competentes podem impor obrigações de serviço público¹⁹ ao operador de serviço público, as quais devem ser formuladas de forma expressa e detalhada, por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis”.*
45. Noutra vertente, o artigo 24.º do RJSPTP estabelece que *“o cumprimento de obrigações de serviço público pode conferir o direito a uma compensação por obrigação de serviço público, a atribuir pela autoridade de transportes competente ao operador de serviço público respetivo”*, nos termos do anexo ao Regulamento e do Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto, na sua redação atual.
46. De referir que, de acordo com a Comissão, *“a presunção de compatibilidade e a exoneração a que faz referência o parágrafo anterior, não excluem a possibilidade de as compensações pela prestação de serviços de transporte público constituírem auxílio*

¹⁹ 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 Estados-Membros beneficiam de uma ampla margem de discricionariedade na definição das obrigações de serviço público em sintonia com as necessidades dos utentes.*

estatal. Para o não serem, as compensações terão de satisfazer as quatro condições estabelecidas pelo Tribunal de Justiça no acórdão Altmark^{20, 21}

47. Outrossim, referem os n.ºs 3 e 4 do artigo 24.º do RSPTP que *“a compensação por obrigação de serviço público não pode exceder um montante que corresponda ao efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e as receitas do operador de serviço público”,* sendo que as incidências *“(…) são calculadas comparando a totalidade de custos e receitas do operador de serviço público num cenário de existência de obrigação de serviço público, com os decorrentes de um cenário sem existência de obrigação de serviço público e em que os serviços abrangidos são explorados em condições de mercado”*.²²
48. O Regulamento estabelece ainda que devem ser definidas *“claramente as obrigações de serviço público que os operadores de serviço público devem cumprir e as zonas geográficas abrangidas”,* estabelecendo *“antecipadamente e de modo objetivo e transparente: i) os parâmetros com base nos quais deve ser calculada a compensação, se for caso disso, e ii) a natureza e a extensão dos direitos exclusivos eventualmente concedidos, por forma a evitar sobrecompensações (…)”* devendo aqueles parâmetros ser determinados *“(…) de modo a que cada compensação não possa, em caso algum, exceder o montante necessário para a cobertura do efeito financeiro líquido sobre os custos e as receitas decorrentes da execução das obrigações de serviço público, tendo em conta as respetivas receitas, conservadas pelo operador de serviço público, e um lucro razoável”*.

²⁰ 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).

²¹ 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.

²² Estarei também o amplamente citado Regulamento que *“as compensações ligadas a contratos de serviço público adjudicados por ajuste direto ao abrigo dos n.os 2, 4, 5 ou 6 do artigo 5.º ou ligadas a uma regra geral devem ser calculadas de acordo com as regras estabelecidas”* no respetivo anexo, sendo que *“a compensação não pode exceder um montante que corresponda ao efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e as receitas do operador de serviço público. As incidências devem ser avaliadas comparando a situação em que é executada a obrigação de serviço público com a situação que teria existido se a obrigação não tivesse sido executada”*.

49. Dita o Anexo ao Regulamento que *“para calcular as incidências financeiras líquidas, a autoridade competente deve tomar como referencial as seguintes regras: custos incorridos em relação a uma obrigação de serviço público ou a um conjunto de obrigações de serviço público impostas pela autoridade ou autoridades competentes, incluídas num contrato de serviço público e/ou numa regra geral, menos as incidências financeiras positivas geradas na rede explorada ao abrigo da obrigação ou obrigações de serviço público em causa, menos as receitas decorrentes da aplicação do tarifário ou quaisquer outras receitas decorrentes do cumprimento da obrigação ou obrigações de serviço público em causa, mais um lucro razoável²³, igual ao efeito financeiro líquido”*.
50. O n.º 3 do referido anexo releva ainda que *“a execução da obrigação de serviço público pode ter um impacto sobre as eventuais atividades de transporte de um operador para além da obrigação ou obrigações de serviço público em causa”, pelo que, “para evitar a sobrecompensação ou a falta de compensação, devem, por conseguinte, ser tidos em conta, ao proceder ao cálculo da incidência financeira líquida, os efeitos financeiros quantificáveis sobre as redes do operador”*.
51. Por outro lado, o n.º 5 do anexo estabelece que *“a fim de aumentar a transparência e de evitar subvenções cruzadas, quando um operador de serviço público explora simultaneamente serviços sujeitos a obrigações de serviço público de transportes que beneficiam de compensação e outras atividades, a contabilidade dos referidos serviços públicos deve ser separada, satisfazendo, no mínimo, as seguintes condições:*
- *as contas correspondentes a cada uma destas atividades de exploração devem ser separadas, e a parte dos ativos correspondentes e os custos fixos devem ser afetados segundo as normas contabilísticas e fiscais em vigor,*
 - *todos os custos variáveis, uma contribuição adequada para os custos fixos e um lucro razoável ligados a qualquer outra atividade do operador de serviço público não podem, em caso algum, ser imputados ao serviço público em causa,*
 - *os custos de serviço público devem ser equilibrados pelas receitas de exploração e pelos pagamentos das autoridades públicas, sem transferência possível das receitas para outro sector de atividade do operador de serviço público”*.

²³ Segundo o Regulamento, *“Por «lucro razoável» entende-se uma taxa de remuneração do capital que seja habitual no setor num determinado Estado-Membro, e que deve ter em conta o risco, ou a inexistência de risco, incorrido pelo operador de serviço público devido à intervenção da autoridade pública”*.

52. Finalmente, o ponto 7 do anexo refere que *“o método de compensação deve incentivar a manutenção ou o desenvolvimento de uma gestão eficaz por parte do operador de serviço público, que possa ser apreciada objetivamente, e uma prestação de serviços de transporte de passageiros com um nível de qualidade suficientemente elevado”*.
53. Mais referiu o Município, em resposta a esclarecimentos, que
- *“Anteriormente ao presente acordo, cuja minuta está em apreciação pela AMT, foi celebrado, no dia 2 de janeiro de 2019, um "Acordo de Colaboração" entre o Município e o operador Transdev Interior, S.A., através do qual foi atribuída uma compensação anual no valor de €[confidencial] pela "realização das concessões do serviço público, e por via das mesmas, (...) o transporte da população escolar e não escolar". Contudo, este "Acordo de Colaboração" já caducou no dia 31 de dezembro de 2019”*;
 - *“As linhas em causa são as mesmas já anteriormente existentes em operação. As alterações que ocorrem anualmente estão relacionadas com ajustamentos pontuais decorrentes do arranque de cada ano escolar, não tendo impacto materialmente relevante”*;
 - *“A estimativa de proveitos realizada utilizou dados de base provenientes do município, relativos a encargos com bilhetes de assinatura dos alunos e de informação recolhida pela CIM relativa à implementação do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART). Recorde-se que a CIM Viseu Dão Lafões implementou descontos, no âmbito do PART, a títulos regulares e a títulos ocasionais, tendo desta forma sido possível conhecer a totalidade da receita de bilheteira do operador na região”*;
 - *“Os serviços se encontram carregados no SIGGESC, sendo aliás este registo um dos requisitos obrigatórios para a emissão pela CIM das respetivas autorizações provisórias ao operador”*;
 - *“O acordo em apreço não impõe obrigações de serviço público operacionais ao operador (as quais se encontram estabelecidas nas autorizações provisórias emitidas e prorrogadas pela CIM), limitando-se a prever obrigações acessórias recomendadas pela própria AMT, tais como as obrigações de informação, de monitorização e de proteção de dados pessoais. Por isso, o acordo não estabelece qualquer "modelo de exploração" propriamente dito para o seu período de vigência”*;

- *“Relativamente aos dados de base e pressupostos considerados confirma-se a existência de coerência [com o estudo de diagnóstico realizado pela CIM para o procedimento concursal regional] No entanto, os procedimentos são distintos, existindo no procedimento lançado pela CIM alterações relativamente à rede e serviços em operação, exigências de frota e de reporte de informação através de plataforma digital que não se verificam na operação atual. Acresce que o procedimento lançado pela CIM se refere à totalidade da operação da região (com exceção dos serviços urbanos de Viseu – MUV – já contratualizados), sendo este acordo de compensação relativo apenas à operação de um dos operadores em apenas um município. Assim, embora exista coerência nos dados de base e pressupostos, verificam-se diferenças essencialmente quanto a investimento e a otimização de recursos”.*
54. No caso concreto, face ao exposto, nada obstará à celebração de contrato(s) de serviço público, pela autoridade de transporte competente, sem submissão à concorrência, também porque já na pendência de um procedimento concursal, desde que devidamente fundamentada a necessidade de pagamento de compensações por imposição de obrigações de serviço público.
55. Quanto às obrigações de serviço público já descritas, é de concluir e sublinhar:
- Nos termos do n.º 1, do artigo 23.º do RJSPTP, são descritas de forma expressa e detalhada, por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis;
 - São impostas obrigações que não existiam anteriormente, como sejam obrigações de informação e reporte, detalhados, de elementos operacionais, económicos e financeiros;
 - É imposta a detenção de sistemas contabilísticos adequados, que não são introduzem transparência, como permitem separar as contas de diferentes atividades e ainda permitem detetar situações de sobrecompensação;
 - São estabelecidas obrigações de relacionamento com os passageiros;
 - As obrigações impostas são objetivas e vinculativas, desde logo porque são estabelecidas sanções, sendo estabelecido um valor mínimo e máximo, tal como decorre do artigo 45.º do RJSPTP;

- É prevista, nos termos do CCP, a figura do Gestor do Contrato, com importantes responsabilidades na boa execução contratual e na articulação com as diversas entidades públicas competentes.

56. A imposição destas obrigações, por si só, é relevante para o preenchimento do conceito de obrigação de serviço público. Efetivamente existe atualmente, a nível nacional uma falha de mercado no mercado atual, que é a assimetria de informação entre operadores²⁴, de um lado, e autoridade de transportes e utilizadores do outro, que permite àqueles um exercício de “poder de mercado”. Por outro lado, a ausência de contratos vinculativos e com obrigações claras potenciará essa falha de Estado e de mercado, que ora se mitiga e será eliminada com a adjudicação do procedimento concursal, após adjudicação.
57. Na verdade, não se poderá dizer que os operadores têm vindo a explorar a rede com base, exclusiva, no seu interesse comercial, uma vez que, nos últimos 3 anos recebem compensações por obrigações de serviço público. No entanto, a base contratual tem sido, claramente, insuficiente, sobretudo no que se refere a obrigações de transmissão de informação.
58. De qualquer modo, haverá que sublinhar que no que se refere à cláusula 11.^a haverá que garantir que qualquer incumprimento a um dos horários, percursos ou frequências estipuladas, bem como quanto a restantes obrigações contratuais é passível de sancionamento de acordo com os montantes previstos e da interpretação contratual não poderá resultar que apenas alguns eventos poderão ser sancionados ou que o conceito de “*mora*” ou “*cumprimento defeituoso*” possa afastar a responsabilidade pelo cumprimento de todas as obrigações contratuais, sob pena de violação do artigo 45.^o do RJSPTP.
59. Caso esteja subjacente a intenção de não sancionar qualquer incumprimento, mas apenas atrasos no cumprimento ou o cumprimento não completo, então deverá referir-se expressamente que os montantes de coimas referidos no n.º 2 referem-se a todos os incumprimentos contratuais subjacentes ao n.º 1 da mesma cláusula.
60. Para este efeito, e apesar de existir normal legal sancionatória, deve o Município apure e comunicar à AMT, de forma especificada, o não cumprimento de obrigações de

²⁴ Que tem vindo a ser mitigada por intervenção da AMT: 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; Orientações - Obrigações de Reporte e Publicitação - Regulamento n.º 430/2019 e Regulamento (CE) n.º 1370/2007 - http://www.amt-autoridade.pt/media/2129/orientacoes_amt_obrigacoes_reporte_relatorios_publicos.pdf; Obrigações Legais de Transmissão de Informação por Parte de Operadores de Transportes - http://www.amt-autoridade.pt/media/2118/obrigacoes_legais_transmissao_informacao.pdf
Sede: Palácio Coimbra – Rua de Santa Apolónia, n.º 53 – 1100-468 Lisboa - Portugal
Contribuinte n.º 513 637 257

comunicação previstos no artigo 22.º do RJSPTP, uma vez que o incumprimento daquelas obrigações bem como de obrigações de serviço público, consubstanciam contraordenações puníveis nos termos das alíneas b) e e) do n.º 1 do artigo 46.º do RJSPTP.²⁵

61. No que se refere ao Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro, recomenda-se especial atenção ao Município na monitorização do cumprimento daquelas obrigações legais²⁶, designadamente na disponibilização de informação clara e acessível sobre todos os aspetos da exploração, incluindo a disponibilização de livro de reclamações²⁷.
62. No que se refere á atualização tarifária, será de garantir a aplicação das regras constantes da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, bem como do Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio.
63. Quanto à Cláusula 7.ª, que prevê a possibilidade de ajustamento do valor contratual tendo em conta os sistemas contabilísticos e dos dados relativos a gastos e rendimentos, considera-se que deverá existir uma monitorização contratual rigorosa, sistemática e periódica, (acompanhando os pagamentos previstos) com base nos elementos contabilísticos e transmitidos pelo operador, que garanta que, a todo o tempo e/ou quando se justifique, se possa proceder aos ajustamentos que sejam necessários ao montante de compensações.
64. Estas apenas se justificam na medida em que se comprove que, efetivamente, a prossecução de obrigações de serviço público geral um défice operacional que não existiria caso o operador considerasse apenas o seu interesse comercial.
65. Mais se recomenda que se certifique, valide ou audite, sempre que necessário a informação transmitida pelos operadores, seja para os efeitos contratuais, seja também para efeitos de pagamento de outras compensações que influenciam a sustentabilidade da exploração, como sejam a prática de descontos tarifários (4.18, sub23, ao abrigo do PART) ou passes escolares.
66. Finalmente, de considerar os impactos da atual Pandemia Covid19. É certo que os impactos ainda são imprevisíveis, na sua extensão temporal e objetiva, será de prever a possibilidade de ajuste do contrato por a alteração de pressupostos ter de acompanhar

²⁵ https://www.amt-autoridade.pt/media/2273/obrigacoes_legais_reporte_informacao_operadores_transporte.pdf

²⁶ Relatório de Ação de Diagnóstico quanto à Divulgação de Condições Gerais de Prestação e utilização de Serviços de Transporte Público de Passageiros - http://www.amt-autoridade.pt/media/1615/relatorio_acao_diagnostico_-_condicoesgerais_transportepublicopassageiros.pdf

²⁷ Disponibilização do Livro de Reclamações Eletrónico - Informação aos Operadores Económicos - <http://www.amt-autoridade.pt/media/2162/disponibilizacaoalre.pdf>

a alteração da realidade da exploração, seja quanto a custos e receitas, seja quanto às compensações a pagar em função dos serviços efetivamente realizados.

67. De referir, a este propósito que nos termos do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, e da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, as autoridades de transportes estão habilitadas a proceder à definição de procedimentos e/ou ajustamentos aos procedimentos atuais, na medida do necessário e de acordo com os circunstancialismos locais no que se refere a compensações tarifárias²⁸. Nesse sentido, aplicando-se o referido diploma, também os valores estimados de compensação poderão ser ajustados.
68. Sublinha-se que nos termos do n.º 4 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, o Município deverá 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. Tal informação assume relevância para a avaliação a ser efetuada por esta Autoridade, nos termos dos n.ºs 2 e 3 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, que terá em conta todo o financiamento público dirigido aos operadores de transportes e não apenas o resultante dos mecanismos previstos no diploma referido (PART, Social+, 4_18, Sub23 e PROTransP), para confirmação da não existência de sobrecompensação e/ou de vantagens não justificadas aos beneficiários que não se verificariam caso as atuais restrições não tivessem sido impostas.
69. Em suma, face ao novo (e atual) contexto de forte redução da procura/diminuição de receitas no setor do transporte público de passageiros resultante da Pandemia SARS CoV2/Covid 19, e tendo em conta as alterações efetuadas nestes contratos, considera-se que se deve ponderar a reavaliação dinâmica do respetivo modelo económico-financeiro, considerando impactos na procura e receitas tarifárias, bem como o modelo contratual, procurando mitigar os efeitos de exposição à variação anormal de circunstâncias.
70. Por outro lado, não pode deixar de ser considerado na presente análise o facto de o Município pretender celebrar o presente contrato, ao mesmo tempo que integra uma

²⁸ Implementação de Serviços Mínimos de Transporte de Passageiros/transporte escolar https://www.amt-autoridade.pt/media/2492/covid-19_servicosminimostransportepassageiros.pdf e Financiamento e Compensações aos Operadores de Transportes Essenciais, no Âmbito da Pandemia COVID-19 - Decreto-Lei N.º 14-C/2020, de 7 de abril https://www.amt-autoridade.pt/media/2437/fag_compensacoestarifarias.pdf
Sede: Palácio Coimbra – Rua de Santa Apolónia, n.º 53 – 1100-468 Lisboa - Portugal
Contribuinte n.º 513 637 257

CIM que pretende igualmente celebrar outro contrato que, futuramente, integrará os serviços de transporte ora em causa.

71. Será da maior relevância avaliar o eventual impacto, no modelo económico da Concessão da CIM dos contratos *ad hoc* – à margem da CIM – celebrados entre o Município e operadores. Importa destacar que os contratos “ad hoc”, como o ora em causa, têm por finalidade garantir a continuação das carreiras de transporte público coletivo de passageiros, mediante a atribuição de uma compensação financeira pelo Município aos operadores em referência, em termo semelhante ao que vinha acontecendo, para operadores e redes atuais, de acordo com um modelo específico, não totalmente coincidente com o modelo futuro.;
72. Não obstante não se verifique a sobreposição temporal entre os contratos “ad hoc” e o Contrato de Serviço Público a celebrar pela CIM, não será despidendo ponderar o eventual risco de “canibalização” do concurso, caso os contratos se afigurem economicamente mais vantajosos para os operadores incumbentes do que o futuro contrato regional.
73. Ou seja, na hipótese de *opt-out* do Município²⁹, o efeito da redução das receitas tarifárias, mantendo-se tudo o demais constante – *ceteris paribus* – teria como 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 ao Município e à CIM, enquanto Autoridades de Transportes competentes, que procedam a uma reanálise dos pressupostos dos Modelos contratuais – *máxime* no que respeita às projeções da procura, nos vários Municípios –, no sentido de verificar se existem variáveis que possam influenciar (e alterar), de forma substancial, os referidos pressupostos.
75. Afigura-se relevante que seja claro e comprovado que as compensações/remunerações atualmente pagas se poderão justificar por estar em causa a existência de diversas redes e diversos operadores, com modelo contratuais próprios, sendo que um modelo mais abrangente e com os efeitos de uma rede mais amplas poderá não justificar tais compensações (como parece resultar dos dados apresentados).

²⁹ Hipótese que não é suscitada mas que se coloca, em termos hipotéticos.
Sede: Palácio Coimbra – Rua de Santa Apolónia, n.º 53 – 1100-468 Lisboa - Portugal
Contribuinte n.º 513 637 257

76. No caso concreto, com os dados aportados, afigura-se que os dois modelos contratuais têm abrangências e objetivos que não são diretamente comparáveis, o que não impede que exista especial cuidado de ambas as autoridades no sentido de evitar a eternização de contratos “*ad hoc*” ou que estes sejam fundamento e impedimento à celebração do contrato regional..
77. Tendo em conta o vertido nos pontos precedentes, 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 recomendações feitas pela AMT e da verificação da manutenção destes benefícios através do necessário acompanhamento da execução contratual.
78. 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 à manutenção na rede de transportes e promoção do transporte público de passageiros.
79. Por outro lado, o facto de se especificarem condições de exploração de um operador de transportes bem como as suas relações com a respetiva autoridade de transportes confere um quadro de transparência, estabilidade e previsibilidade, e viabilizando um exercício de regulação, supervisão e organização de sistema atento a eventuais distorções concorrenciais.
80. 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 a manutenção do serviço público essencial. Ou seja, as contrapartidas públicas viabilizam a concretização do interesse público de assegurar a satisfação permanente nas necessidades da população.
81. 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.

82. No que tange a utilizadores/ utentes/ consumidores e/ou cidadãos, o facto de o sistema passar a ser gerido por uma entidade com maior proximidade e com melhor conhecimento das reais necessidades dos utilizadores, poderá potenciar a oferta de um melhor serviço, adequando de forma mais profícua a oferta à procura, de uma forma dinâmica e eficaz, atento ao facto de os municípios deterem, por exemplo, competências na gestão do espaço público e no planeamento e ordenamento do território.
83. Ademais, o exercício dos poderes regulatórios da AMT em articulação com os poderes organizacionais da CIM e dos municípios associados, 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.
84. 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.
85. 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.

IV – DETERMINAÇÕES E RECOMENDAÇÕES

86. De sublinhar que não cumpre à AMT, enquanto regulador económico independente, impor a opção por quaisquer cenários e/ou modelos, competindo-lhe, antes, refletir sobre os Modelos propostos e escolhidos pelas Autoridades de Transportes, tendo em conta a sua *compliance* com o enquadramento jurídico e jurisprudencial em vigor, bem como as suas conseqüências no mercado, tendo em conta as racionalidades supra referidas e eventuais impactos jus concorrenciais, diretos e indiretos
87. Os contratos de serviço público celebrados no âmbito do RJSPTP, estão condicionados pelo circunstancialismos locais relativos aos múltiplos sistemas de transportes públicos de passageiros, 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.

88. Os dados utilizados para a definição de obrigações de serviço público baseiam-se em levantamento dos indicadores relevantes do sistema de transportes e do território em causa – ainda que não totalmente abrangentes ou especificados³⁰ -, o que permite concluir, com alguma razoabilidade, por uma adequada aderência à realidade – sem prejuízo do atual clima de incerteza causado pela Pandemia Covid19, de contornos ainda imprevisíveis - tendo não apenas em conta indicadores financeiros, mas também económicos e todos os referentes às diversas externalidades associadas ao Ecosistema.
89. 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 públicos^{31 32} (por via de uma não sobrecompensação do operador), deverá determinar-se que:
- Deve ser elaborado um relatório de execução³³ contratual, mas também de confirmação de que os pressupostos tidos para o cálculo de compensações têm aderência aos dados reais de exploração³⁴ e que cumprem os princípios para o efeito previstos no RJSPTP e no Regulamento (e eventualmente justificar ajustes ao modelo contratual) tendo em conta, designadamente os indicadores de monitorização e supervisão que constam da Informação às Autoridades de Transportes de 27 de setembro de 2018³⁵;

³⁰ https://www.amt-autoridade.pt/media/2273/obrigacoes_legais_reporte_informacao_operadores_transporte.pdf

³¹ 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."

³² 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. (...)".

³³ De referir ser recomendável que a avaliação do desempenho prevista no contrato possa ter em conta os indicadores e os reportes supramencionados, bem como os dados que obrigatoriamente devem ser transmitidos nos termos do artigo 22.º do RJSPTP.

³⁴ Utilizando sistema de contabilidade analítica que permita a contabilização dos gastos, rendimentos e resultados da empresa e por áreas de atividade.

³⁵ Disponível em: https://www.amt-autoridade.pt/media/1777/csite_indicadores_monitorizacao_supervisao_at.pdf

- Garantir 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 em ordem a garantir uma adequada monitorização de todos os pressupostos e variáveis necessários ao cálculo de indicadores de performance;
- Garantir 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
- Garantir que os operadores transmitem os dados necessários ao cumprimento das suas próprias obrigações, consubstanciadas na elaboração dos dois relatórios supramencionados³⁶ e para efeitos do relatório de execução contratual.

90. Recomenda-se que no relatório de execução contratual, se comprove:

- 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;
- Que se cumpriram as obrigações decorrentes do Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro, bem como do regime previsto no Regulamento (UE) n.º 181/2011, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011;
- Que se deu cumprimento das obrigações relativas ao livro de reclamações, no formato físico e eletrónico, nos termos do Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 74/2017, de 21 de junho;
- Que 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.

91. Nos termos do n.º 4 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, o Município deverá 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.

³⁶ Orientações - Obrigações de Reporte e Publicitação - Regulamento n.º 430/2019 e Regulamento (CE) n.º 1370/2007 - http://www.amt-autoridade.pt/media/2129/orientacoes_amt_obrigacoes_reporte_relatorios_publicos.pdf
Sede: Palácio Coimbra – Rua de Santa Apolónia, n.º 53 – 1100-468 Lisboa - Portugal
Contribuinte n.º 513 637 257

92. De sublinhar que estas determinações e recomendações têm conta o facto de se tratar de contrato destinado a assegurar a continuidade e ininterruptibilidade do serviço público já disponibilizado à população, na pendência de um procedimento concursal para todos os serviços de transportes na região, e num contexto de profundos impactos negativos para a população e operador, resultante das limitações impostas por decisões governamentais, por imperativos de saúde pública.
93. Naturalmente que a ponderação e introdução das ações 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 do Município na defesa do interesse público e no cumprimento estrito da legalidade.
94. Sendo o transporte público de passageiros um serviço público essencial, importa assegurar a manutenção da sua exploração, sobretudo numa região de baixa densidade e de poucas alternativas à deslocação da população.

V – DAS CONCLUSÕES

95. Assim, e em conclusão, o parecer da AMT é positivo por se considerar que os instrumentos contratuais apresentados e respetiva fundamentação, de carácter transitório e até que seja adjudicado o contrato resultante do procedimento concursal público internacional em curso pela CIM, estão em compliance com a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, bem como com o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de outubro de 2007 e demais legislação e jurisprudência nacional e europeia referenciada.
96. O parecer positivo está condicionado ao cumprimento das determinações efetuadas, no sentido de assegurar, a todo o tempo, a conformidade com as normas legais nacionais e europeias, bem como das disposições contratuais.

Lisboa, 21 de maio de 2020.

O Presidente do Conselho de Administração

João Carvalho