

## PARECER N.º 48/2019

### SUPERVISÃO – AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS E MONITORIZAÇÃO SETORIAL

#### I - ENQUADRAMENTO

1. A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) constatou no Portal Base dos Contratos Públicos que se efetuou a contratualização de serviços de transporte de passageiros em Barcelos.<sup>1</sup>, sem emissão de parecer prévio vinculativo por parte desta Autoridade, tendo sido dado conta à Câmara Municipal de Barcelos através do ofício n.º 212-CA/2019, de 31-01-2019 e nos termos do artigo 5.º, do artigo 8.º e da alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º, todos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, sido solicitado o envio de documentação e informação relevantes relativas à contratação daqueles serviços.
2. Através do Ofício DPUA-7863 de 16-07-2019 e do email de 31-07-2019 foi enviada informação de enquadramento e dois contratos, celebrados com a Minho Bus e com a Rodoviária de Entre o Douro e Minho, S.A., em 17 de setembro de 2018, no valor de não [confidencial] e com o prazo de 1 ano.
3. Por e-mail de 12-08-2019, a AMT solicitou informação adicional de fundamentação quanto à referida prestação de serviços, tendo enviado o esclarecimento público de 2017 prestado pela AMT às autoridades locais de transportes para a fundamentação do processo de parecer prévio vinculativo sobre peças de procedimento de formação dos contratos de concessão ou de prestação de serviços públicos, indicando que o mesmo corresponde, na generalidade, às necessidades de fundamentação de um processo de contratualização de serviços públicos de transporte de passageiros, sendo, naturalmente, de adaptar aos casos concretos.
4. Procedeu-se igualmente ao envio de diversa documentação relevante (disponível publicamente) de enquadramento sobre as exigências legais da contratualização de serviços públicos de transporte de passageiros:
  - *Road-Map* para a contratualização de serviços públicos de transportes<sup>2</sup>;

<sup>1</sup> <http://www.base.gov.pt/Base/pt/Pesquisa/Contrato?a=5070870>

<sup>2</sup> <https://qtatransportes.files.wordpress.com/2018/11/c2abroadmapc2bb-para-a-contratualizac3a7c3a3o-de-servic3a7os-pc3babolicos-de-transportes.pdf>

- Guião de suporte ao Período Transitório de aplicação da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho<sup>3</sup>;
- Guião de preparação de procedimentos concursais, incluindo formulário tipo de caderno de encargo<sup>4</sup>;
- Apresentação pública da AMT sobre o parecer prévio vinculativo<sup>5</sup>;
- Orientações para o Planeamento de serviços públicos de Transportes<sup>6</sup>;
- O esclarecimento prestado pela AMT, com sugestões de indicadores relevantes para monitorização contratual que poderão ser inseridos nos futuros contratos de serviço público<sup>7</sup>;
- Esclarecimento público prestado pela AMT sobre a regra geral de submissão à concorrência<sup>8</sup>;
- Versões públicas de pareceres prévios vinculativos emitidos pela AMT<sup>9</sup> (apenas disponíveis os pareceres relativos a processos já findos – após visto do Tribunal de Contas);
- Apresentação da AMT em conferência organizada em parceria com a Associação Nacional dos Municípios Portugueses – ANMP<sup>10</sup>;
- Orientação para definição de serviços mínimos de acordo com a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho<sup>11</sup>;
- Apresentações relativas a procedimentos de contratação e avaliação de propostas;<sup>12</sup>
- Experiências de contratação internacionais<sup>13</sup>;
- Normas de qualidade nos transportes públicos<sup>14</sup>.

5. Foram também solicitados diversos esclarecimentos à autarquia, a saber:

<sup>3</sup> [https://gtatransportes.files.wordpress.com/2017/12/guiaorjsptp\\_01-04-20161.pdf](https://gtatransportes.files.wordpress.com/2017/12/guiaorjsptp_01-04-20161.pdf)

<sup>4</sup> <https://gtatransportes.files.wordpress.com/2018/11/guic3a3o-de-apoio-c3a0-preparac3a7c3a3o-e-conduc3a7c3a3o-de-procedimentos-de-contratac3a7c3a3o-versc3a3o-previa.pdf>

<sup>5</sup> <https://gtatransportes.files.wordpress.com/2017/12/amt-conferencia-nacional-at1.pdf>

<sup>6</sup> <https://gtat.pt/planeamento-e-avaliacao-de-servicos-de-transporte/>

<sup>7</sup> [https://gtatransportes.files.wordpress.com/2018/10/csite\\_indicadores\\_monitorizacao\\_supervisao\\_at-2.pdf](https://gtatransportes.files.wordpress.com/2018/10/csite_indicadores_monitorizacao_supervisao_at-2.pdf)

<sup>8</sup> <https://www.amt-autoridade.pt/media/1739/informacao-regulamento-ajustes-diretos.pdf>

<sup>9</sup> <https://www.amt-autoridade.pt/pronuncias-e-pareceres/#tab-2>

<sup>10</sup> <http://www.amt-autoridade.pt/media/1220/workshop-11-10-versao-10-10.pdf>;

<sup>11</sup> <https://gtatransportes.files.wordpress.com/2018/12/Guia-para-a-definicao-de-«servicos-minimos»-PUB.pdf>

<sup>12</sup> <https://gtat.pt/seminarios-conferencias/>

<sup>13</sup> <https://gtat.pt/estudos/>

<sup>14</sup> <https://gtat.pt/estudos-e-quios/>

- *“Solicitação de dados atuais e históricos da atual concessão quanto a procura, custos e receitas/proveitos, produção, operação e manutenção associadas a cada uma das linhas, títulos, equipamentos e infraestruturas associadas e à gestão em geral da operação, incluindo indicadores de desempenho e fornecimento e serviços externos (bilhética por exemplo);*
- *A indicação do racional de apuramento do preço base do procedimento concursal/contratual, tendo em conta a definição proposta de obrigações de serviço público/contratuais e tendo em conta todos os custos e proveitos existentes ou estimados associados ao serviço público. Para avaliar da adequação a compensação/remuneração é relevante saber que custos e receitas estão associados à prestação dos serviços. De que forma o valor contratual dá resposta aos artigos 23.º e 24.º do RJSPTP?*
- *Informação desagregada dos custos e proveitos associados ao objeto da prestação de serviços, por linha, se disponível ou relevante;*
- *Informação se o preço da prestação de serviços pode ser ajustado em função de custos reais, apurados periodicamente, ou se mantêm ao longo do prazo da prestação de serviços;*
- *Informação sobre o valor da remuneração contratada nos últimos anos, sobre que tipo de procedimentos foram utilizados (concursos/ajustes diretos) e de que forma em cada um foi calculada tal remuneração (que custos e receitas associadas são geradas/suportadas pelo sistema);*
- *Esclarecimento sobre o carácter suficiente dos instrumentos de monitorização, fiscalização do contrato, dependente de informação fornecida pelo adjudicatário, designadamente a possibilidade da entidade adjudicante aceder ao sistema de exploração e auditar dados de base contratual;*
- *De que forma é aferido o cumprimento de horários (atraso e interrupções) e percursos por parte do operador? Ou melhor, o que é considerado como incumprimento da prestação de serviços (excluindo obrigações de reporte)? Qual o período temporal considerado para recolha de dados para aferir de incumprimentos e o período considerado para eventual sancionamento (o incumprimento de horários é a não realização de uma frequência num dia, em 2 meses, em seis meses?);*

- *Informação sobre que métricas objetivas serão utilizadas para aferir o grau de incumprimento, designadamente para efeitos de aplicação de penalidades contratuais;*
  - *Informação sobre o cumprimento, pelos serviços a contratar, dos serviços mínimos previstos em anexo ao Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho;*
  - *Informação sobre o cumprimento, pelos serviços a contratar, do artigo 22.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho;*
  - *A contratação inclui a aquisição de passes escolares além da prestação de serviços de transporte rodoviário de passageiros?”*
6. Na ausência de resposta, foi efetuada uma insistência, via email, a 19-09-2019, notificando para a prestação de informação no prazo de 8 dias seguidos, nos termos do consignado nas alíneas a), g), j) e k) do n.º 1 e alínea a) e f) do n.º 2, ambos do artigo 5.º, do artigo 8.º, da alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º, alínea a), d), g) e h) do n.º 1 do artigo 40.º, e artigo 46.º, todos do anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014 de 14 de maio, dando um prazo de 8 dias para responder (atentos os prazos por diversas vezes ultrapassados) fazendo notar que recaía sobre a autarquia o dever de colaboração, sendo a sua omissão passível de sancionamento, e que a ausência de resposta poderia despoletar procedimentos contraordenacionais e emissão de parecer negativo.
7. Apenas através de e-mail de 15-10-2019, o Município respondeu, não apresentando dados adicionais quanto àquela contratação de serviços, classificando-a de “experimental”.
8. Adicionalmente deu conta que tal contratação terminou em 16/09/2019, e deu conta que, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 16.º RJSPTP, decidiu impor obrigações de serviço público com as empresas Rodoviária D’Entre Douro e Minho, S.A. e Minho Bus - Transportes do Minho Unipessoal, Lda., informando apenas que:
- As OSP são expressas e detalhadas e que se fez o cálculos de custos e receitas da empresa e tendo em conta que os dados mais fiáveis e aptos a serem comparados são os do histórico que a Câmara Municipal detém, de cerca de um ano de exploração do serviço em causa, conforme as tabelas juntas, de custos e receitas relativas a esse período;

- E que será pago uma compensação à Minho Bus pela diferença entre a receita cobrada e os custos por aquela incorridos (sendo que se contabilizam estes pelo valor unitário de [confidencial]), até ao valor máximo de [confidencial] e uma Compensação à Rodoviária D'Entre Douro e Minho, S.A., resultante da diferença entre a receita cobrada e os custos por aquela incorridos (sendo que se contabilizam estes pelo valor unitário de [confidencial]), até ao valor máximo de [confidencial].
9. Contudo, não foram apresentados quaisquer dados adicionais quanto à primeira contratação, nem quaisquer evidências quanto à segunda contratação.

## II – DO PARECER

10. A emissão de parecer prévio vinculativo 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, 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.
11. 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.
12. 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 serviço<sup>15</sup> ;
  - Fiscalizar e auditar o cumprimento das obrigações legais, regulamentares e contratuais assumidas pelos concessionários e pelos prestadores do serviço

---

<sup>15</sup> 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.

público sujeitos à sua jurisdição, propondo, se for o caso, a aplicação de sanções contratuais<sup>16</sup>;

- Proceder ao controlo anual das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral nos setores regulados<sup>17</sup>;
- Promover a defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utentes em relação aos preços, aos serviços e respetiva qualidade<sup>18</sup>.

13. Por outro lado, o parecer prévio vinculativo 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 2007<sup>19</sup> (Regulamento), relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros.
14. A análise subjacente àquele parecer pretende 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. Em primeiro lugar, o enquadramento e a *compliance* com, entre outros pontos, o estabelecido na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, no Regulamento, no Código dos Contratos Públicos (Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, na sua redação atual) e subvenções públicas (Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto, na sua redação atual).
15. Em segundo lugar, através do modelo de regulação prosseguido pela AMT, pretende-se 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, promovendo, 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.
16. No caso concreto, está em causa o seguinte:

<sup>16</sup> 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.

<sup>17</sup> Alínea c) do n.º 3 do artigo 34.º dos Estatutos.

<sup>18</sup> Alínea m) do n.º 1 e alíneas j) e k) do n.º 2 do artigo 5.º dos Estatutos.

<sup>19</sup> Alterado pelo Regulamento (UE) n.º 2016/2338, do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de dezembro de 2016.

- Foram celebrados dois contratos em setembro de 2018 sem submissão a parecer prévio vinculativo da AMT, o que nos termos dos artigos 91.º e 161 e seguintes do Código do Procedimento Administrativo (CPA), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro, pode determinar a anulabilidade dos atos administrativos emitidos;<sup>20</sup>
  - Em janeiro de 2019 foi solicitada informação sobre tais contratos, tendo apenas sido obtida resposta em julho de 2019;
  - Em agosto de 2019 foi solicitada informação essencial para aferir da legalidade dos atos administrativos, informação essa que deveria existir desde logo no momento da formação do contrato;
  - Apenas outubro de 2019 foi dada resposta, mas sem acrescentar dados ou evidências quanto à contratação;
  - É informada a AMT de que foi efetuada nova contratação, sem submissão a parecer prévio da AMT e sem indicar todos os dados relevantes nem qualquer evidência.
17. Ora, nos termos da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, o Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007 e o Decreto-Lei n.º 167/2008 de 26 de agosto, decorre, como obrigatoriedade legal, a necessidade de fundamentação de qualquer compensação financeira, atribuída a que título ou designação for, a um operador de transportes, ao abrigo de um qualquer instrumento legal, regulamentar, contratual ou administrativo, estabelecendo-se regras claras sobre definição de obrigações de serviço público e respetivas compensações/remunerações, bem como de mecanismos de vinculatividade e sancionamento pelo cumprimento de tais obrigações.
18. É absolutamente essencial deter dados sobre procura, custos e receitas/proveitos, produção, operação e manutenção associadas a cada uma das linhas, títulos, equipamentos e infraestruturas associadas e à gestão em geral da operação, incluindo indicadores de desempenho e fornecimento e serviços externos (bilhética por exemplo), bem como o racional de apuramento do preço base do procedimento concursal/contratual, tendo em conta a definição proposta de obrigações de serviço público/contratuais e tendo em conta todos os custos e proveitos existentes ou

---

<sup>20</sup> [https://www.amt-autoridade.pt/media/1504/informa%C3%A7%C3%A3o\\_amt-lei\\_52-2015.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/1504/informa%C3%A7%C3%A3o_amt-lei_52-2015.pdf)

estimados associados ao serviço público, como também o esclarecimento sobre e efetividade dos mecanismos de aferição de incumprimentos e sancionamento.

19. De recordar que, tal como consta de informação da AMT<sup>21</sup> sobre compensações financeiras no setor dos transportes, todas as medidas que configurem uma transferência de recursos público que não estejam devidamente enquadradas na legislação e jurisprudência nacional e europeia quanto à definição e imposição de obrigações de serviço público e respetiva compensação são, em princípio, proibidas, pois são incompatíveis com o mercado interno, cominadas com a sanção de nulidade. O artigo 107.º, n.º 11 do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) estabelece que *“salvo disposição em contrário dos Tratados, são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções”*. Todas as medidas que correspondam aos critérios enunciados no artigo 107.º n.º 1 do TFUE, ou seja, todas as medidas que configurem uma transferência de recursos do Estado, que constituam uma vantagem económica para determinadas empresas ou produções, tenham uma natureza seletiva, sejam suscetíveis de provocar distorções ao nível da concorrência ou afetem o comércio entre os Estados membros são, em princípio, proibidas, pois são incompatíveis com o mercado interno, cominadas com a sanção de nulidade.
20. Por outro lado, independentemente, se uma entidade pública não requerer o competente parecer prévio, tal não impede a AMT de, no exercício das suas competências e atribuições, pugnar, a todo o tempo, pelo cumprimento do enquadramento legal e jurisprudencial nacional e europeu.
21. A informação prestada quanto à contratação de serviços de 2018 foi insuficiente pelo que não se poderá considerar demonstrado que foi dado integral cumprimento ao previsto no RJSPTP e no Regulamento.
22. Acresce que não se poderá permitir que sucessivos adiamentos na prestação de informação quanto a contratos em execução possam ter como consequência eliminar o efeito útil do parecer da AMT, sobretudo quando, desde a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, este parecer faz parte integrante de qualquer processo adjudicatório de contratos de serviço público de transporte de passageiros.

---

<sup>21</sup> Disponível em: [https://www.amt-autoridade.pt/media/1954/auxilios\\_estado\\_transportes\\_regras\\_tarifarias\\_osp.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/1954/auxilios_estado_transportes_regras_tarifarias_osp.pdf)

23. Neste caso tal verificou-se, pois apenas depois de terminar a contratação de serviços, a autarquia respondeu às solicitações, ainda que não tenha juntado dados adicionais relevantes,
24. Em consequência, o parecer da AMT quanto ao enquadramento contratual que vincula os operadores e o Município só poderá ser **negativo**.
25. Ainda mais relevante, neste contexto, de diversas interações com o Município, e tendo perfeita consciência da necessidade de solicitar parecer prévio vinculativo à AMT, que deveria ser fundamentado de acordo com todas as indicações transmitidas, o Município optou por efetuar nova contratação de serviços, não solicitar parecer prévio à AMT e dar conta de tal contratação depois de efetuada, e sem enviar qualquer evidência.
26. A informação prestada quanto à contratação de serviços de 2018 é assim insuficiente pelo que não se poderá considerar demonstrado que foi dado integral cumprimento ao previsto no RJSPTP e no Regulamento e em consequência, o parecer da AMT quanto ao enquadramento contratual que vincula os operadores e o Município só poderá ser **negativo**.
27. De referir ainda que no âmbito da implementação do RJSPTP constatou-se, em outubro de 2019, no Portal Base dos Contratos Públicos que se efetuou a contratualização de serviços de transporte de passageiros no concelho de Barcelos<sup>22</sup>, nos montantes de [confidencial] com diversos operadores e com o prazo de validade de setembro de 2020.
28. Não é claro se a contratação se destina a financiar passes escolares ou abrange todo o transporte público, o que implicaria o parecer prévio da AMT. Também não se afigura como a autarquia entende legalmente admissível adquirir títulos de transportes e/ou financiar a exploração de serviços de transportes, até setembro de 2020, por ajuste direto, tendo em atenção que aqueles serviços assentam em autorizações provisórias que caducam por via legal (RJSPTP), a 3 de dezembro de 2019 e no âmbito de uma obrigação legal de submissão à concorrência antes daquela data, nos termos do Regulamento.

### III - DETERMINAÇÕES

---

<sup>22</sup> <http://www.base.gov.pt/Base/pt/Pesquisa/Contrato?a=5887121>,  
<http://www.base.gov.pt/Base/pt/Pesquisa/Contrato?a=5887114>, [www.base.gov.pt/Base/pt/Pesquisa/Contrato?a=5887114](http://www.base.gov.pt/Base/pt/Pesquisa/Contrato?a=5887114),  
<http://www.base.gov.pt/Base/pt/Pesquisa/Contrato?a=5887112>, <http://www.base.gov.pt/Base/pt/Pesquisa/Contrato?a=5887104>

29. No que se refere à fiscalização da legalidade, nos termos do consignado nos artigos 23.º 40.º e 46.º do RJSPTP, a violação de uma determinação e de uma obrigação de serviço público constituem, por si só, uma infração punível com contraordenação, sendo que, nos termos do artigo 40.º do anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, a AMT pode proceder ao sancionamento de infrações como sejam (i) o incumprimento de normas nacionais e da União Europeia que se insiram nas suas atribuições e que imponham obrigações às empresas ou operadores dos setores regulados, designadamente rodoviários, ferroviários, marítimos, fluviais (ii) a violação de regras nacionais ou da União Europeia aplicáveis ao recebimento de compensações ou auxílios financeiros (iii) o incumprimento das obrigações de serviço público, tal como definidas no contrato.
30. Neste âmbito, deverá ser determinado ao Município que no prazo de 20 dias:
- Elabore um relatório de execução contratual quanto à contratação de 2018, comprovando aderência das compensações financeiras/remuneração ficadas, aos critérios de cálculo estabelecidos nos artigos 23.º e 24.º do RJSPTP e no Regulamento e demonstre os níveis de execução contratual, designadamente ao cumprimento de obrigações de exploração (realização de circuitos, horários, etc); O referido relatório deverá incluir também todos os esclarecimentos já solicitados pela AMT, designadamente quando ao racional de pagamento de compensações/remunerações;
  - Apresentar a fundamentação e os contratos celebrados em 2019 com os mesmos operadores de transportes, de acordo com a fundamentação exigível para qualquer contratação de serviços públicos, já anteriormente transmitida ao Município;
  - Demonstre que se cumpriam obrigações de prestação de informação, designadamente os previstos no artigo 22.º do RJSPTP e as constantes do Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro;
  - Aporte dados e/ou fundamentação adicional ao presente procedimento de emissão de parecer, que sejam entendidos por necessários e relevantes.
31. Não se encontrando demonstrada a legalidade do enquadramento contratual, o pagamento de compensações/remunerações pela autoridade de transportes, quanto ao procedimento de 2019 carece de fundamento e legitimidade legal, não deve prosseguir

até que se encontram comprovadamente sanadas as irregularidades referidas no presente parecer.

32. No que se refere à contratação de 2018, enquanto a contratação não for adequadamente esclarecida, não se poderão considerar os pagamentos entretanto efetuados como aceitáveis, podendo ser invocada a nulidade dos mesmos.
33. Por outro lado, uma vez que os dois procedimentos não foram sujeitos a parecer prévio da AMT, poderá ser invocada a anulabilidade dos atos administrativos, nos termos dos artigos 91.º e 163.º do Código do procedimento Administrativo.
34. Acresce ainda que o incumprimento das determinações efetuadas pela AMT, para a prestação de informações em 12-08-2019 e 19-09-2019, poderá despoletar os competentes procedimentos contraordenacionais.
35. Por outro lado, deverá o Município dar o devido andamento ao procedimento de submissão à concorrência dos atuais serviços de transportes até 3 de dezembro de 2019, sendo que não se prevendo que o mesmo esteja adjudicado naquela data, não será aceitável qualquer outro contrato de prestação de serviços de transportes subsequente que não cumpra as regras referidas pela AMT ou que não seja sujeito a parecer desta autoridade.
36. As medidas tomadas ou a adotar para que os contratos e respetiva fundamentação se conformem com o quadro legal vigente devem refletir de forma clara e objetiva os ditames legais enunciados, de forma a viabilizar o financiamento do sistema de transportes devidamente enquadrado na legislação e jurisprudência nacional e europeia.
37. O Município deverá ainda proceder à elaboração de relatórios públicos sobre o serviço público de transporte de passageiros, previstos no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento, pelo menos desde 2015.

#### **IV- CONCLUSÕES**

38. Assim, no que concerne ao objeto específico deste parecer, afigura-se, não se encontrar comprovado, de forma clara e objetiva, que o enquadramento contratual das prestações de serviços de 2018 e de 2019 estejam *compliance* com o enquadramento legal e jurisprudencial em vigor.

39. Nesse sentido, dever-se-á determinar ao Município que nos termos das alíneas a), g), j) e k) do n.º 1 e alínea a) e f) do n.º 2, ambos do artigo 5.º, do artigo 8.º, da alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º, alínea a), d), g) e h) do n.º 1 do artigo 40.º, e artigo 46.º, todos do anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014 de 14 de maio, no prazo de 20 dias cumpra as determinações efetuadas do ponto anterior
40. O Município deverá demonstrar que as medidas a tomar têm a virtualidade de sanar os vícios e as desconformidades verificadas e são aptas a dar adequado enquadramento à organização e financiamento dos serviços de transporte de passageiros em causa, sob pena de anulabilidade dos atos administrativos que os enformaram, com as consequências legais referidas para os pagamentos efetuados no âmbito das contratações efetuadas.
41. Naturalmente, tais determinações não obstam ao exercício do poder contraordenacional da AMT, por iniciativa própria desta Autoridade e mesmo na ausência de informação por parte do Município, designadamente quanto ao cumprimento de obrigações de entidades públicas e privadas.

Lisboa, 25 de outubro de 2019

O Presidente do Conselho de Administração

João Carvalho

*Direção de Supervisão*

*Divisão de Avaliação de Políticas Públicas e Monitorização Setorial*