

PARECER N.º 26/AMT/2022

I – DO ENQUADRAMENTO

1. Em 23-02-2022 a Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central (CIM) comunicou à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) que:

- *“Na sequência do Concurso Público Internacional para a Exploração do Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros no Alentejo Central (PPV n.º 14/AMT/2020), o Tribunal de Contas emitiu o respetivo Visto Prévio em 20 de dezembro de 2021, tendo sido notificado o concessionário (TAC – Transportes do Alentejo Central, S.A.) por forma a dar início ao Período Transitório.*
- *Nessa sequência a TAC remeteu à CIMAC um pedido de prorrogação do Período Transitório de forma a iniciar a operação em setembro do presente ano, conforme elementos que se anexam.*
- *Em 15 de fevereiro pp., o Conselho Intermunicipal deliberou a aprovação referente a esta prorrogação, bem como o envio para a AMT da minuta do aditamento para efeitos de Parecer Prévio Vinculativo.*
- *Paralelamente, foi também aprovado o contrato para aplicação do PART no âmbito da concessão, a vigorar a partir de setembro de 2022, que se envia também para efeitos de Parecer Prévio Vinculativo.*
- *Em face do exposto, somos pelo presente a remeter as minutas do “Primeiro Aditamento ao Contrato para a Exploração do Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros” e do “contrato para aplicação do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) nos Serviços Públicos de Transporte Rodoviário de Passageiros do Alentejo Central” solicitando a V.ª Exa a emissão do competente Parecer Prévio Vinculativo.*

2. No Aditamento considera-se, a título de enquadramento, o seguinte:

- As Partes celebraram em 18-08-2021 o Contrato para a Exploração do Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros no Alentejo Central;
- Em 26-08-2021 a CIM remeteu o contrato para o Tribunal de Contas para efeitos de fiscalização prévia, tendo sido concedido o referido visto prévio em 20-12-2021.

- A CIM notificou o operador para o início da contagem do prazo do período transitório, pressupondo o início efetivo do período de exploração dos serviços em 20-04-2022;
- Em 14-02-2022, a Concessionária remeteu à CIM um requerimento solicitando, a modificação objetiva do Contrato, nos termos expressamente admitidos na alínea a) do n.º 1 do artigo 311.º do Código dos Contratos Públicos (CCP), em articulação com a alínea a) do artigo 312.º do mesmo Código, solicitando a prorrogação do prazo de transição inicial até 01-09-2022;
- A prorrogação do período transitório é sustentada nos seguintes factos: (i) dificuldades na obtenção atempada do material circulante necessário (ii) as atualizações no sistema de bilhética; (iii) dificuldades na formação dos motoristas a afetar à execução do contrato fruto dos confinamentos sucessivos induzidos pela evolução da situação pandémica; (iv) o impacto negativo causado pela substituição dos títulos de transporte escolar a cerca de um mês do fim do ano letivo.
- Os atrasos perspetivados na entrega do material circulante material circulante, são justificados com a Pandemia originada pela COVID 19, que tem vindo a causar atrasos nas cadeias de abastecimento global, nomeadamente no que concerne a matérias-primas e componentes, elementos que consideram vitais para a produção e preparação dos autocarros,
- A Concessionária apresentou à CIM as evidências que justificam a necessidade de prorrogação do período de transitório inicial;
- Ponderados os argumentos, entende a CIM ser necessário e adequado proceder à modificação do Contrato, no sentido da prorrogação do Período de Transição Inicial até 31-08-2022.

3. Na Informação da CIM (INT_CIMAC/2022/140) é referido, em suma, que:

- A decisão acerca do início da operação tem também implicações sobre a aplicação do PART;
- O PART para 2022 havia sido aprovado apenas para o primeiro semestre de 2022 pelo que os pressupostos relativos à respetiva aplicação para o segundo semestre carecem da aprovação pelo Conselho Intermunicipal;
- Foi estimado que a verba alocada será similar à de 2021 (€_[confidencial]) e que a redução tarifária será igualmente de 60% sobre a tarifa inteira;

- Tendo em conta a situação pandémica, que gera incerteza no comportamento dos utilizadores relativamente à utilização dos transportes públicos, tomou-se como referência o mês com maior procura de 2021 (novembro), extrapolando o mesmo número de utilizadores de Assinaturas de Linha para todo o período obtendo-se assim um custo total de €[confidencial];
- O montante do Fundo Ambiental alocado às assinaturas de linha para o segundo semestre de 2022 é de €[confidencial] pelo que a compensação dos municípios é estimada em €[confidencial], repartidos na exata proporção dos valores utilizados em 2021 pelos respetivos utilizadores;
- São apresentadas estimativas de custos de cada município para aplicação do PART às Assinaturas de Linha.

Aditamento ao contrato

4. Nesta sequência a Cláusula 2.^a do Aditamento ao Contrato de Concessão altera a Cláusula 5.^a de forma que o Período Transitório Inicial passe de uma duração de 120 dias, para 254 dias, durante o qual a Concessionária deve mobilizar todos os meios necessários à execução do Contrato, e bem assim requerer e obter quaisquer autorizações, licenças ou outros títulos legalmente exigíveis.
5. A Cláusula 3.^a do Aditamento ao Contrato de Concessão estabelece que a prorrogação do período transitório, de acordo com as circunstâncias invocadas pela Concessionária, não gera qualquer direito à reposição do equilíbrio financeiro do Contrato de Concessão, nem a qualquer compensação por alteração de circunstâncias relacionadas com a alteração do período transitório.

Contrato PART¹

6. Os considerandos do referido contrato, a celebrar entre a CIM e a Concessionária, referem, entre outros:
 - Para efeitos de atribuição da exploração dos serviços públicos de transporte de passageiros no território do Alentejo central, a CIM procedeu à seleção de operador através de concurso internacional, tendo celebrado o Contrato de Serviço Público em 18-08-2021, com a empresa Transportes do Alentejo Central (TAC);
 - Ao abrigo do Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro, cada Autoridade de Transporte é responsável pela implementação do PART, de acordo com o

¹ De acordo com a Cláusula 2.^a, “fazem parte integrante do presente Contrato os seguintes Anexos: a. Anexo 1 – Demonstração do Efeito Financeiro Líquido Negativo das Obrigações de Serviço Público por Redução Tarifária b. Anexo 2 – Informação a fornecer pelo operador c. Anexo 3 – Procedimentos para a Operacionalização da Atribuição dos Descontos”

montante que anualmente lhes é consignado por via da Lei do Orçamento do Estado (LOE);

- Para efeitos da aplicação do PART cabe a cada Autoridade de Transportes determinar os montantes de redução tarifária a aplicar pelos operadores de transportes público, as quais configuram obrigações de serviço público (OSP) alvo de compensações;
- A Cláusula 12.^a e Anexo VI ao Contrato (Sistema Tarifário e Títulos) não tem estipula a redução tarifária ao abrigo do PART, por este se tratar de um Programa cujo financiamento se encontra diretamente dependente da LOE publicada anualmente, reservando-se à CIM o direito de aplicar as reduções tarifárias apenas durante o período de duração do PART, o qual poderá não ser coincidente com o período do Contrato estabelecido com a empresa TAC;
- Estipulam os pontos 12.2 e 12.3 da Cláusula 12.^a do contrato de concessão, que a concessionária se obriga a colaborar na implementação das reduções tarifárias que vierem a ser determinadas pela concedente, de acordo com as medidas previstas para cada ano, as quais configuram OSP adicionais ao referido contrato;
- Em cumprimento do previsto na Cláusula 7.7 do Contrato e do artigo 23.^o do RJSPTP verifica-se a necessidade de contratualização autónoma através de contrato próprio a celebrar anualmente com o operador TAC onde constam as reduções tarifárias a praticar e o montante de compensações a atribuir por redução dos preços praticados nos títulos de transporte comercializados;
- Em execução do PART, a CIM procedeu à aprovação de tarifários bonificados a vigorar no segundo semestre de 2022, sendo necessário proceder à elaboração do contrato, o qual estabelece que a aplicação das reduções tarifárias de acordo com os considerandos anteriores e especificadas para no Anexo 1, se estima que gere um Efeito Financeiro Líquido Negativo de €_[confidencial] entre 1 de setembro e 31 de dezembro de 2022, conforme demonstração constante do Anexo 1 ao contrato;
- Nos termos da Cláusula 7.7 do Contrato a imposição dessas OSP Adicionais gera, assim, o dever de compensação pela CIM em idêntico valor;
- A despesa é financiada pelo PART, que foi aprovado pelo Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro e, de acordo com as condições definidas anualmente pela LOE;

- A despesa gerada pelas OSP adicionais impostas pelo Contrato cumprem os limites previstos no artigo 420.º-A do CCP;
 - Ao abrigo do disposto no n.º 1, alínea d) do artigo 48.º da Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas, o contrato encontra-se sujeito a fiscalização prévia do Tribunal de Contas.
7. Assim, a Cláusula 1.ª estabelece que a Concessionária se obriga a aplicar as reduções tarifárias constantes do Anexo 1 entre 1 de setembro e 31 de dezembro de 2022, a título de OSP e que o tarifário constante do Anexo 1 substitui, durante o referido período, o tarifário previsto no Anexo VI (Sistema Tarifário e Títulos) do Contrato de Concessão para os residentes na área geográfica da CIM e que tenham efetuado o respetivo registo nos termos do ponto 1 do Anexo 3.
 8. Segundo a Cláusula 3.ª, a aplicação do PART abrange as deslocações dos residentes nos municípios que integram a CIM, incidindo sobre a redução tarifária das tarifas dos títulos mensais, e rege-se pelas seguintes regras: (i) É aplicado um desconto de 60% nas “Assinaturas de Linha Mensal” dos tipos “Normal”, (ii) O diferencial da receita entre o tarifário atualmente em vigor e o tarifário reduzido será subvencionado ao operador nos termos da Cláusula Sétima; (iii) As assinaturas de linha inter-regionais serão comparticipadas desde que os utilizadores sejam residentes na área geográfica da CIM e tenham efetuado o respetivo registo nos termos do ponto 1 do Anexo 3.
 9. Estabelece a Cláusula 4.ª que constituem ainda obrigações gerais do operador: (i) O cumprimento, na relação com os passageiros, das condições de utilização dos títulos previstas na Cláusula 12.ª do Contrato para a Exploração do SPTRP no Alentejo Central e respetivo Anexo VI (Sistema Tarifário); (ii) A venda ao público dos títulos válidos nos serviços de transporte que prestem; (iii) A divulgação ao público de informação clara, objetiva e transparente sobre os descontos em vigor. (iv) A fiscalização das validações de todos os títulos de transporte.
 10. Mais se estabelece que o operador, para efeitos de implementação, gestão e fiscalização das reduções tarifárias, deve fornecer, mensalmente, à CIM os dados das vendas e toda a informação pertinente, incluindo informação de acordo com o Anexo 2, para a monitorização, fiscalização e cálculo rigoroso das compensações mensais associadas às vendas de títulos de transporte alvo de reduções tarifárias.
 11. Nos termos da Cláusula 5.ª sobre os títulos previstos no Contrato podem incidir bonificações e descontos tarifários adicionais, determinadas pelo Estado ou pelos municípios, nos termos legais, sendo as respetivas compensações financeiras calculadas e pagas nos termos previstos no ato que os determinar.

12. Nos termos da Cláusula 6.^a pela realização das OSP Adicionais previstas na Cláusula 4.^a há o direito a uma compensação, calculada nos termos do Anexo 2, equivalente ao respetivo Efeito Financeiro Líquido Negativo, ou seja, perda de receita gerada pela venda de títulos com desconto tarifário, no valor estimado de €_[confidencial]
13. Mais se estabelece que o valor efetivo de compensação a pagar corresponderá aos valores reais de vendas de títulos de transporte efetuadas pelo operador relativos às assinaturas vendidas no mês a que respeita a prestação dos serviços de transporte e tendo em consideração a listagem prévia enviada pela CIM ao Operador com identificação dos potenciais beneficiários da medida, de acordo com os procedimentos constantes no Anexo 3². A faturação emitida pelo operador deverá ser acompanhada pela informação desagregada sobre as assinaturas vendidas no âmbito de aplicação do PART, nos moldes definidos no Anexo 2.³
14. Nos termos da Cláusula 7.^a, a fiscalização do cumprimento do Contrato compete ainda à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, à Inspeção Geral de Finanças e às demais entidades com atribuições e competências de fiscalização sobre as atividades do setor da mobilidade e dos transportes, e o operador facultará às entidades fiscalizadoras acesso a todos e quaisquer documentos relativos à aplicação do PART, nos termos da lei, e prestará todos os esclarecimentos e colaboração que lhe forem solicitados, para efeitos de monitorização da aplicação das OSP ora acordadas.
15. Estabelece o Anexo I que o valor das compensações por OSP tarifárias é dado pela fórmula a seguir indicada, a qual corresponde ao efeito financeiro líquido decorrente da comparação entre o cenário de existência de obrigação de serviço público com o cenário de inexistência de obrigações de serviço público:

- ***Compensações*** = $\sum (POi - PRi) \times Qi \ i \ 1$
- Em que: “Compensações” corresponde ao valor mensal de compensações por OSP tarifárias;

² É estabelecido que todos os interessados em adquirir assinatura de linha com a redução tarifária ora acordada, deverão proceder ao registo no município da sua residência através do preenchimento do formulário próprio, o qual deve identificar: (i) ID do cartão do passe; (ii) Origem/destino da viagem para a qual pretendem adquirir o passe; (iii) contacto telefónico. Para efeitos de aplicação do PART considerar-se-á a listagem de utilizadores registados à data de entrada em vigor do contrato. Nos meses subsequentes de aplicação da redução tarifária, a CIM enviará ao operador apenas a listagem atualizada com novos utilizadores inscritos e/ou alterações solicitadas por utilizadores já habilitados. A listagem tem em conta a totalidade dos utilizadores que procederam ao registo desde o início da aplicação do PART. No caso de novos utilizadores ainda não detentores de cartão de passe, o procedimento será idêntico. No entanto, o cliente deverá dirigir-se previamente ao registo a um dos balcões da concessionária a fim de requisitar o cartão de passe e só posteriormente efetuar o preenchimento do formulário no sítio da internet da CIM. Com base na listagem inicial e atualizações, a TAC procederá todos os meses à venda dos passes aos utilizadores constantes na referida listagem. A TAC faturará à CIM os passes referentes ao mês de acordo com as vendas efetuadas aos utilizadores que constam da listagem enviada pela CIM.

³ “Dados de vendas a fornecer: • Número de Passe; • Origem e Destino; • Ano de venda do título; • Mês de venda do título; • Tipo de assinatura: o [Normal; 4_18; Sub23]; • Data de início da validade do título; • Data de fim da validade do título; • Preço de venda; • Desconto aplicado.”

- “PO_i” corresponde ao preço original de cada título “i” abrangido pelas OSP emergentes do Contrato;
- “PR_i” corresponde ao preço reduzido de cada título “i”, em resultado da aplicação das OSP resultantes do contrato.
- “Q_i” corresponde à quantidade comercializada de cada título “i” abrangido pelas OSP emergentes do Contrato no mês correspondente.

16. Mais se estabelece que para efeitos de estimativa de estimativa do cálculo das compensações a pagar para o período de vigência do contrato, considerou-se o número de títulos comercializado por escalão Km que se apresentam no Quadro 1 e tendo em conta a especificidade dos anos transatos devido à influência da COVID-19 na procura, a CIM optou por selecionar o mês com maior volume de vendas de 2021 (valor total de vendas de novembro €_[confidencial] - valor dos passes com redução tarifária: €_[confidencial]) como base de cálculo do Efeito Financeiro Líquido resultante da aplicação do PART no segundo semestre de 2022. Para o cálculo do número de utilizadores previstos para o segundo trimestre de 2022, a CIM considerou o número de utilizadores de novembro de 2021, durante 6 meses. Assim, o Quadro 2 apresenta a estimativa de perda de receita por título de transporte subsidiado que, no global, permite estimar uma compensação de _[confidencial] euros para o período de vigência do contrato.

II – DO PARECER

Aditamento ao contrato

17. A AMT emitiu o Parecer Prévio Vinculativo n.º 14/AMT/2020, de 13-02-2020, no sentido favorável e que aqui se dá por integralmente reproduzido, por ter considerado que as peças procedimentais e a respetiva fundamentação estavam em conformidade com o enquadramento legal e jurisprudencial nacional e europeu aplicável, como sejam a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes de Passageiros (RJSPTP), bem como o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007.
18. No que se refere à modificação referenciada (prazo transitório inicial) refira-se que:
- O contrato já estipula a possibilidade de as partes poderem acordar na modificação do contrato nos termos da legislação aplicável, ou seja, do Código dos Contratos Públicos;

- Não estão em causa alterações à organização do mercado antes e após adjudicação, por se manter o mesmo adjudicatário, constituído pelo grupo pertencente ao operador incumbente;
 - Encontra-se na disponibilidade da entidade adjudicante analisar e validar as comunicações e pretensões do cocontratante;
 - O cocontratante invocou circunstâncias externas ao contrato e posteriores ao lançamento do procedimento concursal, que podem impactar na sua execução, designadamente em funções de restrições provocadas pela Pandemia de Covid-19;
 - Tais circunstâncias e impactos na gestão do atual sistema, bem como em contexto de futura execução contratual, são secundados pela entidade adjudicante;
 - A modificação em causa não altera substancialmente o contrato, nem as obrigações inerentes, nem a despesa associada, antes adiando, por alguns meses, o início do seu período de exploração;
19. Não são alteradas as obrigações contratuais da Concessionária, mesmo as que devem ser cumpridas no período transitório inicial e não resulta o direito à reposição do equilíbrio financeiro do contrato ou a uma compensação por alteração de circunstâncias, direta ou indiretamente relacionada com a ocorrência da pandemia Covid-19, garantindo-se, nesta fase, um não aumento de despesa pública.
20. Face ao exposto e aos motivos invocados, considera-se não ser de obstar ao proposto, mantendo-se o sentido favorável do parecer prévio vinculativo anteriormente emitido para CIM, no pressuposto de não se verificarem alterações substanciais às obrigações contratuais estabelecidas ou ao modelo económico-financeiro anteriormente validado.

Contrato PART

21. Importa também analisar o “Contrato PART”, uma vez que o mesmo incide sobre os serviços de transportes abrangidos pelo Contrato de Concessão, impactando na sua execução, formalizando OSP impostas pela CIM ao operador e disciplinando o processamento e pagamentos pelo cumprimento de tais OSP.
22. No que se refere ao contrato PART será de referir que de acordo com o artigo 24.º do RJSPTP:
- 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;

- A atribuição da compensação referida no número anterior, quando aplicável, é efetuada nos termos do anexo ao Regulamento e do Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto, alterado pela Lei n.º 64/2013, de 27 de agosto;
 - Nos termos das disposições referidas, a compensação por OSP 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 referidas 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.
23. Tal como consta da minuta contratual, foi dada execução à fórmula de pagamento de compensações, pelo cumprimento de OSP adicionais.
24. Para efeitos de estimativa do cálculo do Efeito Financeiro Líquido de bonificações ou reduções tarifárias, a CIM considerou o número de títulos comercializados e valor estimado associado de vendas e compensações.
25. É ainda reforçado que os pagamentos estão dependentes de reporte, por parte do Operador, de dados reais de vendas.
26. Assim, no caso concreto:
- O pagamento de compensações pela realização de OSP adicionais é um mecanismo já constante do contrato, balizado de forma objetiva;
 - Não estão em causa alterações à organização do mercado anteriormente e após adjudicação;
 - Encontra-se na competência da entidade adjudicante analisar e validar as comunicações e pretensões do cocontratante;
 - Está em causa a adequada acomodação, na economia contratual, de um instrumento financeiro – PART - criado externamente por via legislativa e cujo cômputo concreto tem por base os impactos no modelo financeiro;
 - Os apoios decorrentes do PART encontram-se balizados por ato legal, e implica o cofinanciamento⁴ do Estado e da CIM, em níveis previamente

⁴ De acordo com o artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 1-A/2020 de 3 de janeiro, “1 — O PART é financiado pelo Fundo Ambiental, criado pelo Decreto-Lei n.º 42 -A/2016, de 12 de agosto, na sua redação atual. (...) 3 — O montante das receitas a consignar anualmente ao Fundo Ambiental para o PART é estabelecido na lei que aprova o Orçamento do Estado. 4 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, o acesso ao financiamento do PART está sujeito a uma participação mínima dos municípios que integram

definidos, e dependente da efetiva realização das OSP inerentes, de âmbito tarifário, cuja fiscalização depende da CIM enquanto entidade adjudicante e autoridade de transportes.

27. Mais se considera que o valor contratual associado e em causa, pelo cumprimento das OSP, consubstancia um montante que já decorria de instrumentos legais e contratuais paralelos, no âmbito do PART, relativos aos mesmos serviços de transportes, sendo que a sua previsão em articulação com o Contrato de Concessão reforça a transparência e a uniformidade da sua execução.

III – CONSIDERAÇÕES ADICIONAIS E RECOMENDAÇÕES

28. De qualquer forma, e uma vez que se trata de compensações estimadas, sujeitas a acertos, com base em dados reais relativos à execução das OSP, considera-se que a CIM deverá dar conhecimento de tais diligências de verificação de dados de base e de eventuais acertos ou confirmação dos valores pagos, no sentido de garantir, a todo o tempo, a conformidade da execução contratual com o enquadramento legal⁵.
29. Os valores finais de pagamentos deverão refletir-se nos reportes habituais à AMT, quanto a obrigações de serviço público e controlo anual de compensações⁶ financeiras, nos termos do Regulamento n.º 430/2019⁷, de 16 de maio, alterado pelo Regulamento n.º 273/2021⁸, de 23 de março⁹.
30. No que se refere à disposições relativas à implementação do Contrato, importa referir que garantir-se o apuramento de todos os pagamentos efetuados por diversas entidades públicas (incluindo passes 4_18@escola.tp, passes sub23@escola.tp, transportes escolares e outros), de forma a que não se verifique a existência de sobrecompensações, o que releva, não apenas em 2022, para os efeitos do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, na sua redação atual, mas para qualquer

as AM e CIM, nos seguintes termos: a) Em 2020, a comparticipação mínima é de 10 % da verba transferida pelo Estado; b) Em 2021 e anos seguintes, a comparticipação mínima é de 20 % da verba transferida pelo Estado 5 — Caso a autoridade de transporte não esgote as verbas que lhe são atribuídas no âmbito do PART, a comparticipação mínima é calculada com base nas verbas efetivamente despendidas.”

⁵ Sem prejuízo do cumprimento de todas as obrigações legais relativas à cabimentação e autorização de despesa pela entidade competente. Ver https://www.amt-autoridade.pt/media/1954/auxilios_estado_transportes_regras_tarifarias_osp.pdf

⁶ Controlo anual de compensações financeiras: https://www.amt-autoridade.pt/media/2876/relatorio_compensacoesfinanceiras_2019.pdf; https://www.amt-autoridade.pt/media/2591/sintese_relatorio_compensacoes_financeiras_servicopublico_transportepassageiros_2018.pdf; https://www.amt-autoridade.pt/media/1945/relatorio_compensacoesfinanceiras_servico_publico_transportepassageiros_regular.pdf

⁷ https://www.amt-autoridade.pt/media/2002/regulamento_n_430_2019_de_16_de_maio.pdf

⁸ https://www.amt-autoridade.pt/media/2970/regulamento_n273_2021_de_23_de_marco.pdf

⁹ Bem nos reportes necessários à avaliação prevista no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio. Ver: https://www.amt-autoridade.pt/media/2636/deliberacao_n_835_2020_de_27_de_agosto.pdf

período de aplicação, para efeitos do Regulamento 1370/2007. Nesse sentido, será garantir que, contratualmente, é clara de que forma os casos em que a aplicação de seja objeto de outras compensações por parte da CIM ou de outras entidades públicos ou privadas, tais compensações serão deduzidas ao montante de compensações a atribuir.

31. Por outro lado, recorde-se que também que o tratamento de dados pessoais se encontra regulado pela legislação relativa à proteção de dados pessoais, na generalidade, e, na especialidade, pela legislação que regula os requisitos de tratamento de dados pessoais para a constituição de ficheiros de âmbito nacional, com recurso a tecnologias de informação, haverá que ter em especial conta o Regulamento Geral de Proteção de Dados (Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016), relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados.
32. No caso concreto, com a criação de listagens de passageiros, poderão estar em causa categorias especiais de dados ou de dados sensíveis, pelo que poder-se-á justificar a consulta da Comissão Nacional de Proteção de Dados (CNPd), entidade que assume como atribuição controlar e fiscalizar o cumprimento das disposições legais e regulamentares em matéria de proteção de dados pessoais, nos termos da Lei n.º 58/2019, de 8 de junho¹⁰.
33. Importa sublinhar a necessidade de uma adequada informação ao passageiro afigura-se da maior relevância, também para a AMT, uma vez que assume competência de promoção e defesa dos interesses dos consumidores e é responsável pelo tratamento de reclamações (via física e digital), nos termos do Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, na sua redação atual.
 - Desde logo, porque existirá informação diversas sobre tarifas de venda ao público pelo operador de transportes e tarifas com desconto, que poderá gerar dificuldades de perceção por parte dos passageiros;
 - E tendo em conta que as novas tarifas para os passageiros se baseiam num modelo do modelo tarifário em vigor, deverá existir uma informação simples e clara sobre a correspondência de abrangências de títulos de transporte;
 - Mais se considera que deve ser claro, contratualmente e para efeitos de informação ao público, se está em causa a manutenção ou eliminação de títulos de transportes, bem como o prazo em que tal se verifique e a manutenção de

¹⁰ Assegura a execução, na ordem jurídica nacional, do Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados.

títulos de transporte em vigor para quem possa não cumprir condições de elegibilidade, indicando as diversas tarifas que estão disponíveis (com e sem desconto).

34. Toda a informação relevante relativa à acessibilidade ao sistema deve ser clara e objetiva, tendo em conta que são acrescentados procedimentos adicionais ou não existentes para os passageiros (anexo 3). Ainda que se afigure destinarem a assegurar a fiabilidade dos dados de base para o cálculo de compensações, importa que não configurem dificuldades acrescidas de acesso ao sistema de transportes.

IV – DAS CONCLUSÕES

35. Face ao exposto, nada obsta à modificação do Contrato de Concessão bem como à celebração do “Contrato PART, nos termos apresentados, considerando-se que tais modificações não alteram os pressupostos essenciais do modelo contratual, dando execução a mecanismos contratuais e legais existentes, balizados nas normas legais aplicáveis.
36. Mais se considera que o valor contratual associado e em causa, pelo cumprimento das OSP, no montante estimado de [confidencial] euros, consubstancia um montante decorrente da aplicação instrumentos legais conexos, relativos aos mesmos serviços de transportes, sendo que a sua formalização em articulação com o Contrato de Concessão reforça a transparência e a uniformidade da sua execução.
37. Desta forma, mantém-se o sentido favorável do anterior parecer já citado, por resultar uma avaliação de conformidade com o enquadramento legal aplicável citado, sem prejuízo das recomendações supra referenciadas. A saber:
 - Clarificar, no contrato e em informação ao público, os termos e condições de utilização dos títulos, tarifas e suportes (validade, prazos de renovação, etc), de forma a garantir que as alterações em causa não dificultam a acessibilidade ao sistema;
 - Acautelar o cumprimento das disposições legais e regulamentares em matéria de proteção de dados pessoais;
 - Garantir os reportes previstos no Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 abril, na sua redação atual e do Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, alterado pelo Regulamento n.º 273/2021, de 23 de março, cujo cumprimento na prestação de informação deve ser expresso;

- Assegurar que aplicação dos instrumentos contratuais e regulamentares titulados pela CIM é efetuada no estrito cumprimento do Regulamento 1370/2007 e do RJSPTP;
 - Garantir que se efetuam as ações de fiscalização, monitorização e auditoria desenvolvidos pela CIM ou por outras entidades com competência para a fiscalização do cumprimento de obrigações de serviço público ou em resultado de reclamação apresentada, sem prejuízo dos ajustes a que houver lugar.
38. Uma vez que se trata de compensações estimadas, sujeitas a acertos, com base em dados reais relativos à execução das OSP, a CIM deverá dar conhecimento de tais diligências de verificação de dados de base e de eventuais acertos ou confirmação dos valores pagos, no sentido de garantir, a todo o tempo, a conformidade da execução contratual com o enquadramento legal.

Lisboa, 10 de março de 2022.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino