

PARECER N.º 07/2019

[versão não confidencial]

SUPERVISÃO/AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS MONITORIZAÇÃO SETORIAL

I – DO OBJETO

1. A Câmara Municipal de Tavira (Município) remeteu à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) – e-mail de 06.02.2019 – para efeitos de emissão de parecer prévio vinculativo¹, conforme previsto no Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, as *“peças do procedimento por ajuste direto para aquisição de serviços de transportes públicos urbanos na cidade de Tavira.”*, bem como por solicitação da AMT foi enviado – email de 07.02.2019 - o contrato que atualmente está em vigor.
2. 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 estatutos da AMT (Estatutos) e de acordo com as exigências que emanam da Lei-Quadro das Entidades Reguladoras independentes, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto.
3. 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*. 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 serviço²:

¹ Para os efeitos da alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º dos Estatutos, que determina que compete à AMT *“Emitir parecer prévio vinculativo sobre peças de procedimento de formação dos contratos de concessão ou de prestação de serviços públicos nos setores regulados, ou sobre alterações promovidas aos contratos em vigor”*.

² 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.

- 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 contratuais³;
 - Proceder ao controlo anual das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral nos setores regulados⁴;
 - Promover a defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utentes em relação aos preços, aos serviços e respetiva qualidade⁵.
4. 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 2007, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 2016/2338, do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de dezembro de 2016 (Regulamento), relativo aos serviços públicos de transporte de passageiros.
5. Nesta análise, procurar-se-á aprofundar e avaliar, de acordo com o modelo de regulação da AMT, 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, com o estabelecido na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, no Regulamento e na demais legislação aplicável à descentralização administrativa, subvenções públicas e contratação pública;
 - Em segundo lugar, pretende-se contribuir para o suprimento de falhas de mercado, sem gerar falhas de Estado ou de entidades elou 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, nomeadamente, i) a dos investidores, ii) a dos

³ 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.

⁴ Alínea c) do n.º 3 do artigo 34.º dos Estatutos.

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

profissionais/utilizadores/utentes/consumidores e/ou cidadãos e iii) a dos contribuintes.

II - DO ENQUADRAMENTO

6. Na informação enviada à AMT pelo Município consta que, por acordo com a Comunidade Intermunicipal do Algarve, consubstanciado em contrato interadministrativo, foi decidido manter a responsabilidade de organização e planeamento dos serviços de transporte urbano de âmbito concelhio nos municípios.⁶
7. Neste sentido, no cumprimento do Regulamento e do RJSPTP, foi lançado o procedimento público para a concessão de circuitos de transportes públicos urbanos na Cidade de Tavira, que foi previamente objeto do Parecer Prévio Vinculativo n.º 23/2018, de 3 de outubro de 2018, da AMT e que foi favorável.
8. Informa o Município que ainda se encontra a decorrer o procedimento concursal referido, encontrando-se na fase de aprovação do relatório final e adjudicação, para posterior visto do Tribunal de Contas, sendo que o contrato não produzirá quaisquer efeitos antes da emissão do mesmo.
9. Nesse sentido, entende que *“existe a forte possibilidade do novo contrato de concessão não iniciar antes do término do atualmente em vigor, existindo o risco eminente de rotura do serviço público a prestar à população”*.
10. Recorda o Município que o atual contrato de concessão de transportes públicos urbanos na cidade de Tavira entre o Município e a [confidencial] termina a sua vigência em 24 de fevereiro de 2019, tendo sido aprovada em deliberação de reunião de câmara de 15/05/2018 a sua denúncia.
11. Nesse sentido, verifica-se a necessidade de proceder à aquisição de serviços de transportes públicos urbanos, para garantir a continuidade do serviço manifestamente de interesse público, no período que medeia o termo do contrato e o início da nova concessão, no âmbito do n.º 2 do artigo 19.º do RJSPTP e em respeito pelas normas do CCP, designadamente artigo 20.º.
12. Refere o Município, que de acordo com o estabelecido na alínea b) do n.º 1 do artigo 63.º da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro, que aprova a Lei do Orçamento do 2019,

⁶ Parecer n.º 5/2019 de 04-02-2019 da AMT sobre as peças do procedimento do Concurso Público para a Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros na Comunidade Intermunicipal do Algarve (AMAL).
https://www.amt-autoridade.pt/media/1880/circuitos_transportes_publicos_urbanos_tavira.pdf

“o valor proposto não ultrapassa os valores gastos em 2018, relativamente a contrato vigente naquele ano com idêntico objeto, conforme se demonstra:

- Ano 2018 – [confidencial] € por quilómetro realizado (preço praticado no atual contrato de concessão de um circuito de transportes públicos urbanos na cidade de Tavira⁷);
 - Ano 2019 – [confidencial] € por quilómetro realizado – (porque se pretende manter as condições do atual contrato, em preço e circuitos, considerando que se trata de uma continuidade de serviço).
13. Acrescenta que, *“para efeitos de prévia cabimentação da despesa inerente ao contrato a celebrar, estima-se que o respetivo preço contratual não deverá exceder €[confidencial] que corresponde ao preço base fixado no caderno de encargos, ao qual acresce o IVA à taxa legal em vigor, determinado com base no contrato em vigor com o mesmo objeto”.*
14. Por outro lado, *“para efeitos do previsto no artigo 38.º do CCP, propõe-se face ao valor estimado, a realização de um procedimento por ajuste direto nos termos da alínea d) do n.º 1 do artigo 20.º do CCP e do n.º 2 do artigo 19.º da Lei n.º 52/2015, de 15 de junho”.*
15. No que se refere à Cláusula 1.ª do Caderno de Encargos (CE), esta estabelece que:
- A prestação de serviços inclui a realização de dois circuitos de transportes públicos urbanos na cidade de Tavira a realizar de acordo com as linhas (percursos) e com os horários definidos em anexo àquele documento;
 - Deve ser garantido com o número de veículos compatíveis com as necessidades decorrentes dos horários e percursos, dando resposta à procura e à garantia de substituição de veículos em caso de avaria;
 - A prestação de serviços inclui a elaboração de todos os trabalhos necessários ao cumprimento dos objetivos que estão subjacentes, entre os quais: (i) cumprir os percursos e horários definidos; (ii) parar nos locais de paragem definidos no percurso para o embarque e desembarque de passageiros; (iii) cobrar aos utilizadores do serviço dos títulos de transporte, pelo valor devido; (iv) aplicar as tarifas aprovadas pela entidade adjudicante.
16. A Cláusula 3.ª estabelece que o contrato terá início em 25 de fevereiro de 2019, ou na data da sua adjudicação, caso esta ocorra em data posterior, e *“mantém-se em vigor pelo prazo de 3 meses ou até que seja atingido o preço base de €[confidencial] -*

⁷ Apurado com base no preço da atual prestação de serviços de transportes, conforme informado pelo Município.

considerando o preço base unitário de € [confidencial] - em função do que ocorra em primeiro lugar, sem prejuízo das obrigações acessórias que devam perdurar para além da cessação do contrato”.

17. Por outro lado, a Cláusula 10.^a estabelece que o Município deve pagar ao prestador de serviços o valor que resultar do número efetivo de quilómetros percorridos, ao preço unitário por quilómetro constante da proposta adjudicada, sendo que tal inclui todos os custos, encargos e despesas cuja responsabilidade não esteja expressamente atribuída ao contraente público.
18. De acordo com as Cláusula 5.^a e 6.^a da celebração do contrato decorrem para o prestador de serviços as seguintes obrigações principais:
 - Executar a prestação de serviços adjudicada, com a absoluta subordinação aos princípios da ética profissional, isenção, independência, zelo e competência;
 - Cumprir as condições fixadas para execução do trabalho, no convite, caderno de encargos, na proposta apresentada e no contrato a celebrar;
 - Garantir que o serviço se realize em viatura com lotação mínima de 25 lugares;
 - Satisfazer a procura garantindo a taxa de ocupação adequada com a comodidade dos passageiros;
 - Cobrar aos utilizadores do serviço dos títulos de transporte, pelo valor devido;
 - Substituir a viatura afeta ao serviço, em caso de avaria ou qualquer outra imobilização, não podendo o prestador de serviço invocar qualquer tipo de demora de reparação ou manutenção das viaturas ou acessórios, prestando o serviço sem interrupção;
 - Manter os veículos afetos ao serviço seguros, bem como assumir os impostos e demais obrigações fiscais que recaiam sobre os mesmos;
 - Assegurar o licenciamento junto das entidades competentes, nos termos legais vigentes, da atividade de transporte público, bem como suportar os respetivos custos;
 - Ter ao dispor dos utentes, nos locais em que forem determinados, livro de reclamações;
 - Solicitar aprovação prévia à entidade adjudicante sobre qualquer variação ao serviço a realizar, nos termos previstos no caderno de encargos;

- Garantir que o pessoal, que tenha relação direta com o público, esteja perfeitamente uniformizado;
- Entregar no final do contrato, a receita proveniente de bilhetes da venda direta de títulos de transporte a bordo nos autocarros, acompanhado de relatório de execução do serviço;
- Apresentar ao Município, mensalmente, um relatório discriminando os principais acontecimentos e atividades ocorridas.

19. A Cláusula 9.^a estabelece que constituem obrigações do Município:

- Informar o prestador de serviços de todos os assuntos relevantes à execução do serviço;
- Manter e conservar, por sua conta, em perfeito estado de conservação todas as paragens, incluindo postes sinalizadores de paragens e abrigos;
- Conservar e manter em perfeito estado, físico e estético, a informação disponível sobre horários, trajetos e outros, bem como a atualidade da informação exposta nos postes e abrigos;
- Disponibilizar o local de estacionamento (cais) para os autocarros afetos ao serviço, no terminal rodoviário de Tavira;
- Produzir os vários títulos de transporte e passes mensais.

20. Por seu lado, a Cláusula 12.^a estabelece que pelo incumprimento de obrigações emergentes do contrato, o Município pode exigir do prestador de serviços o pagamento de uma pena pecuniária, de montante a fixar em função da gravidade do incumprimento, nos seguintes termos: (i) pelo não cumprimento da realização dos circuitos definidos e horários definidos, até ao montante máximo de 1500€; (ii) pela não execução do transporte proposto sem qualquer aviso prévio ao município, até ao montante máximo de €1.500; (iii) pela não execução do transporte proposto em condições de segurança e comodidade, até ao montante máximo de €1.500.

21. Do mesmo passo, em caso de resolução do contrato por incumprimento do prestador de serviços, o Município pode exigir uma pena pecuniária de até 20% do preço contratual, sendo que àquele valor são deduzidas as importâncias pagas pelo prestador de serviços, relativamente aos serviços cujo atraso na respetiva conclusão tenha determinado a resolução do contrato.

22. Acresce que, na determinação da gravidade do incumprimento, o Município tem em conta, nomeadamente, a duração da infração, a sua eventual reiteração, o grau de culpa do prestador de serviços e as consequências do incumprimento.
23. A Cláusula 14.^a estabelece que sem prejuízo de outros fundamentos de resolução previstos na lei, o Município pode resolver o contrato, a título sancionatório, no caso de o prestador de serviços violar de forma grave ou reiterada, qualquer das respetivas obrigações que lhe incumbem.

III – DA ANÁLISE

24. Nos termos do disposto no artigo 6.º do RJSPTP, os municípios são as autoridades de transportes competentes⁸ quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros municipais⁹, pelo que se afigura que, do ponto de vista formal e de enquadramento institucional, nada haverá a apontar quanto à presente iniciativa de contratar um serviço de transporte público de passageiros pelo município enquanto autoridade de transportes.
25. Do artigo 5.º do Regulamento e do artigo 16.º do RJSPTP resulta que o serviço público de transporte de passageiros, que pode abranger uma linha, um conjunto de linhas ou uma rede que abranja a área geográfica de uma ou mais autoridades de transportes competentes contíguas, pode ser explorado mediante atribuição, através da celebração de contrato de serviço público a operadores de serviço público, precedida dos procedimentos pré-contratuais estabelecidos no Regulamento, no CCP e no RJSPTP.
26. Nos termos da alínea d) do n.º 1 artigo 20.º do CCP, para a celebração de contratos de locação ou de aquisição de bens móveis e de aquisição de serviços, pode adotar-se o ajuste direto, quando o valor do contrato for inferior a € 20.000.
27. Por outro lado, o artigo 19.º do RJSPTP estabelece que:
 - A exploração do serviço público de transporte de passageiros pode ser adjudicada por ajuste direto, pela autoridade de transportes competente, a

⁸ Nos termos do artigo 3.º do RJSPTP, «Autoridade de transportes» é uma qualquer autoridade pública com atribuições e competências em matéria de organização, exploração, atribuição, investimento, financiamento e fiscalização do serviço público de transporte de passageiros, bem como de determinação de obrigações de serviço público e de tarifários numa determinada zona geográfica de nível local, regional ou nacional, ou qualquer entidade pública por aquela investida dessas atribuições e competências, sendo que esta expressão pode também referir-se a um agrupamento de autoridades.

⁹ Nos termos do artigo 3.º do «Serviço público de transportes de passageiros municipal» é o serviço público de transporte de passageiros que visa satisfazer as necessidades de deslocação dentro de um município e que se envolve integral ou maioritariamente dentro da respetiva área geográfica, mesmo que existam linhas secundárias e complementares ou outros elementos acessórios dessa atividade que entrem no território de municípios imediatamente contíguos.

operadores internos ou a outros operadores de serviço público, nos termos do artigo 5.º do Regulamento e no respeito pelo disposto no CCP;

- Exploração do serviço público de transporte de passageiros pode ainda ser adjudicada por ajuste direto pela autoridade de transportes competente em situações excecionais destinadas a assegurar o interesse público, designadamente em caso de rutura ou de risco eminente de rutura de serviços ou em situações de emergência;
- Nas situações de emergência, a autoridade de transportes competente pode, em alternativa ao ajuste direto, optar pela prorrogação, mediante acordo com o operador de serviço público, do prazo de um determinado contrato de serviço público;
- Em qualquer dos casos referidos, o período de contratação não pode exceder o período necessário à conclusão de um procedimento concursal, nos termos do presente RJSPTP e da demais legislação aplicável, não podendo, em caso algum, exceder os dois anos.

28. De referir que se considera que , tal como divulgado publicamente pela AMT¹⁰ que a adoção do ajuste direto por “critérios materiais” (*maxime* “urgência imperiosa”) apresenta um carácter excecional e terá sempre que ser justificada face ao caso concreto, nomeadamente no que se refere à não imputabilidade, às entidades adjudicantes, das circunstâncias invocadas.
29. Aliás, estatui a alínea c) do n.º 1 do artigo 24.º do CCP *que [1- Qualquer que seja o objeto do contrato a celebrar, pode adotar-se o ajuste direto quando:] (...) c) Na medida do estritamente necessário e por motivos de urgência imperiosa resultante de acontecimentos imprevisíveis pela entidade adjudicante, não possam ser cumpridos os prazos inerentes aos demais procedimentos, e desde que as circunstâncias invocadas não estejam em caso algum, imputáveis à entidade adjudicante.*
30. Nesse sentido, em rigor, a adjudicação justifica-se, não por questões de urgência não imputáveis à entidade adjudicante, mas sim pelo valor contratual em causa e conjuntamente pela necessidade de assegurar a ininterruptibilidade do serviço público existente - o que pode configurar, na prática, o que resultaria de um acordo com o operador de serviço público para manutenção de condições contratuais e preços

¹⁰ <https://www.amt-autoridade.pt/media/1739/informação-regulamento-ajustes-diretos.pdf>

idênticos - e para vigorar no decurso de um procedimento concursal entretanto lançado e até à sua conclusão, não ultrapassando o prazo de 2 anos.

31. Deverá, pois, face ao exposto, ser ponderada a fundamentação aduzida na informação de base que foi transmitida à AMT.
32. O artigo 23.º do RJSPTP estabelece, por seu turno, que *"as autoridades de transportes competentes podem impor obrigações de serviço público^{11 12} ao operador de serviço público, as quais devem ser formuladas de forma expressa e detalhada, por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis"*.
33. O artigo 21.º do RJSPTP estabelece que o contrato de serviço público¹³ é obrigatoriamente reduzido a escrito, dele devendo constar de forma clara os direitos e obrigações de cada uma das partes e as características do serviço público de transporte a prestar, designadamente, e quando aplicável, o modelo de remuneração do operador de serviço público, incluindo a eventual compensação por obrigações de serviço público previstas no contrato e os critérios para a sua determinação, quando sejam impostas.
34. Noutro prisma, 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 público¹⁴, 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.
35. Acresce que, segundo o artigo 20.º do RJSPTP, o contrato de serviço público pode assumir a natureza de contrato de concessão¹⁵ de serviço público de transporte de

¹¹ Tal como referem as Orientações da Comissão "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.

¹² O Artigo 3.º do RJSPTP estabelece que «Obrigação de serviço público» é a imposição definida ou determinada por uma autoridade de transportes, com vista a assegurar determinado serviço público de transporte de passageiros de interesse geral que um operador, caso considerasse o seu próprio interesse comercial, não assumiria, ou não assumiria na mesma medida ou nas mesmas condições, sem contrapartidas.

¹³ O artigo 3.º do RJSPTP estabelece que «Contrato de serviço público» é um ou vários atos juridicamente vinculativos que estabelecem o acordo entre uma autoridade de transportes competente e um operador de serviço público, para atribuir a este último a gestão e a exploração de determinado serviço público de transporte de passageiros sujeito a obrigações de serviço público

¹⁴ O artigo 3.º do RJSPTP estabelece que, «Compensação por obrigação de serviço público» é uma qualquer vantagem, nomeadamente financeira, concedida, direta ou indiretamente, por uma autoridade de transportes a um operador de serviço público, através de recursos públicos, durante o período de execução de uma obrigação de serviço público ou por referência a esse período;

¹⁵ Segundo o artigo 20.º do RJSPTP, considera-se contrato de concessão de serviço público de transporte de passageiros aquele em que o operador de serviço público se obriga a explorar o serviço público de transporte de passageiros, em condições e por um período determinados pela autoridade de transportes competente, em nome próprio e sob sua responsabilidade, sendo remunerado, total ou parcialmente, pelas tarifas cobradas aos passageiros.

passageiros e de contrato de prestação de serviço¹⁶ público de transporte de passageiros. Na generalidade, a distinção entre uma concessão de serviço público e a prestação de serviços¹⁷ assenta, sobretudo, na distribuição do risco e na detenção da receita tarifária, sendo que na prestação de serviços a autoridade é responsável por ambos.

36. No caso em apreço, não há lugar ao pagamento de indemnizações compensatórias, sendo o operador remunerado, exclusivamente, pelo valor correspondente aos quilómetros realizados, o que significa que o modelo escolhido é o de concessão ou “*gross cost*”.
37. Face ao exposto anteriormente, as obrigações de serviço público estão suficientemente detalhadas, em linha com as anteriormente existentes e em vigor, especificando obrigações de ambas as partes, incluindo obrigações de reporte, e as penalidades associadas ao seu cumprimento, impondo um limite máximo relativo à remuneração paga, estimando-se que apenas esteja em vigor até à conclusão do procedimento concursal.
38. Finalmente, as peças do procedimento estão devidamente enquadradas na legislação nacional e europeia e, à partida, dão resposta favorável a cada uma das racionalidades basilares e estruturantes da metodologia de regulação económica independente da AMT (investidores; profissionais/ utilizadores /utentes/consumidores elou cidadãos; contribuintes), tendo em conta que se destinam a assegurar a ininterruptibilidade do serviço público até à conclusão do procedimento concursal já analisado positivamente pela AMT.
39. De referir que, atenta a complexidade da adjudicação, bem como o seu prazo circunscrito à conclusão de procedimento concursal em curso, se retiram as conclusões anteriores, considerando-se que não seria de impor obrigações de fundamentação deste procedimento por regra aplicáveis a outros procedimentos mais complexos e de base concursal (tais como, análise custo-benefício, comparador público, etc.), uma vez que, por definição, se considera que o exercício de poderes de regulação não deverá ser demasiado intrusivo e excessivo a ponto de, eventualmente, induzir custos superiores à contratação e aos benefícios alcançados.

¹⁶ Segundo a mesma norma, considera-se contrato de prestação de serviço público de transporte de passageiros aquele em que o operador de serviço público se obriga a prestar o serviço público de transporte de passageiros em condições e por um período determinados pela autoridade de transportes competente, mediante o pagamento de uma determinada remuneração por parte da mesma”.

¹⁷ Comunicação interpretativa da Comissão sobre a aplicação do direito europeu em matéria de contratos públicos e de concessões às parcerias público-privadas institucionalizadas (PPPI). (Texto relevante para efeitos do EEE) (2008/C 91102).

40. No caso concreto, destinando-se o presente ajuste direto apenas a assegurar a continuidade do serviço público existente, em condições semelhantes e por um período exíguo e tendo já o Município assegurado a *compliance* (confirmada pela AMT) do novo contrato, prestes a adjudicar, seria excessivo promover a introdução de alterações substanciais no contrato existente ou exigir fundamentação adicionais sobre as opções que fundamentaram a celebração do contrato em vigor.
41. De qualquer modo, sugere-se a ponderação da fixação de prazo superior de prestação de serviços, condicionado à entrada em vigor do novo contrato resultante do procedimento concursal – com alterações no preço de contratação – uma vez que se afigura não ser possível prever, com exatidão, a data de fim daquele procedimento nem a eventual data de emissão de visto prévio por parte do Tribunal de Contas. Tal sugestão justifica-se pelo facto de não se perfilar vantajosa a eventualidade de criação de um novo vazio jurídico enquadrador da prestação de serviços.

IV – DAS CONCLUSÕES

42. Assim, e em conclusão, o parecer prévio vinculativo da AMT é positivo - sem prejuízo da ponderação da sugestão efetuada - afigurando-se que, à partida e de acordo com a informação prestada, as peças procedimentais relativas ao procedimento pré-contratual a lançar pelo Município, estão em conformidade com enquadramentos legais citados, de modo a ser assegurada a continuidade do serviço público de transporte de passageiros prestado na cidade.
43. De referir, igualmente, que a referida *compliance* deve também ser confirmada não apenas no procedimento adjudicatório, mas também na sua efetiva execução, implementação e eventual revisão, designadamente na monitorização do cumprimento de obrigações contratuais, na fiscalização e sancionamento das mesmas.
44. Considera-se ser de promover uma adequada transmissão de informação relevante, entre o Município e a AMT, no âmbito da execução deste contrato, com especial incidência na verificação regular da conformidade com as regras e princípios de âmbito tarifário, compensações por serviços de interesse económico geral, e direitos e interesses dos consumidores.
45. Finalmente, recomenda-se ao Município que sejam transmitidos à AMT as versões finais das peças contratuais relativas ao presente ajuste direito e ao procedimento concursal



em curso, após a sua adjudicação e entrada em vigor, para efeitos de completude do processo administrativo e posterior monitorização do sistema.

Lisboa, 14 de fevereiro de 2019

O Presidente do Conselho de Administração

João Carvalho