

PARECER N.º 09/AMT/2022

[versão não confidencial]

I – DO ENQUADRAMENTO

1. Em 11-01-2022 a Comunidade Intermunicipal do Baixo Alentejo (CIM) comunicou à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) que:
 - *“(...) lançou o concurso público para a exploração de serviço de transporte público de passageiros do seu território, do qual resultou a celebração de um contrato de serviço público com o operador [confidencial] que mereceu visto prévio do tribunal de contas.*
 - *Com o início do período de exploração a 1 de janeiro de 2022, foi necessário proceder à contratualização dos descontos PART, tendo celebrado o “segundo aditamento”, que se anexa com a respetiva deliberação de aprovação, e que foi submetido a visto prévio do tribunal e contas.*
 - *Nesse âmbito aquele tribunal indicou a correção de alguns aspetos tendo para o efeito sido aprovada a minuta de “alteração ao aditamento” que também se anexa com a respetiva deliberação de aprovação.*
 - *Neste sentido vimos por este meio solicitar a AMT parecer prévio relativamente a estes documentos contratuais.”*
2. No Segundo Aditamento, de 14-12-2021 considera-se o seguinte:
 - *“As Partes celebraram em 14 de dezembro de 2020 o Contrato de Exploração de serviço público de transporte rodoviário de passageiros da CIMBAL;*
 - *O Contrato recebeu o visto prévio do Tribunal de Contas em 20 de abril de 2021, tendo iniciado a sua produção de efeitos no dia imediatamente a seguir, ou seja, em 21 de abril de 2021.*
 - *O Contrato foi objeto de um primeiro aditamento, tendo em vista adiar o início do Período de Exploração de 1 de novembro de 2021 para 1 de janeiro de 2022.*
 - *Nos termos da Cláusula 45.ª do Contrato, a Operadora obriga-se a explorar o Serviço Público nas condições relativas aos Títulos e Tarifas constantes do*

Anexo 7 (Títulos e Tarifas), nomeadamente no que respeita aos valores máximos a praticar.

- *O lançamento do concurso público que culminou na celebração do Contrato foi anterior à criação do PART - Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos, que foi aprovado pelo Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro, que revoga o Despacho n.º 1234-A/2019, de 4 de fevereiro, que atribui a cada Autoridade de Transporte a responsabilidade pela implementação deste programa, em articulação com os operadores de transportes públicos, apoiando os com uma determinada verba fixada anualmente pela Lei do Orçamento do Estado.*
- *Em execução do PART, a CIMBAL procedeu à aprovação de tarifários bonificados durante os anos de 2020 e 2021.*
- *Contudo, os tarifários constantes do Anexo 7 do Contrato não contemplam qualquer redução tarifária ao abrigo do PART.*
- *É por isso necessário proceder à sua reformulação, o que foi já determinado pela Deliberação do Conselho Intermunicipal da CIMBAL n.º 116, de 6 de dezembro de 2021, que determinou a manutenção dos atuais descontos até ao fim do mês de fevereiro de 2022, conforme descrito no Anexo 1 ao presente Aditamento.*
- *Nos termos da Cláusula 19.^a do Contrato, a CIMBAL pode proceder à imposição de Obrigações de Serviço Público Adicionais relativamente às previstas no Contrato, também na modalidade de reduções ou bonificações tarifárias.*
- *Segundo a Cláusula 54.^a do Contrato, nos casos em que a CIMBAL determine à Operadora a realização de Obrigações de Serviço Público adicionais nos termos previstos na Cláusula 19.^a, será apurado o Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público Adicionais em cada ano civil “n” da Concessão, de acordo com a metodologia prevista no Anexo 8 (Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público Adicionais).*
- *A aplicação de um tarifário reduzido de acordo com os Considerandos anteriores e especificado no Anexo 2 gera um Efeito Financeiro Líquido Negativo estimado de [confidencial] € (valor a que acresce IVA) durante os meses*

de janeiro e fevereiro do ano de 2022, conforme demonstração constante do Anexo 2 ao presente Aditamento.

- *Nos termos da Cláusula 54.^a do Contrato de Concessão, a imposição dessas Obrigações de Serviço Público Adicionais gera, assim, o dever de compensação pela CIMBAL em idêntico valor.*
- *Segundo o n.º 2 da Cláusula 19.^a do Contrato, a determinação de Obrigações de Serviço Público Adicionais deverá realizar-se, exclusiva e obrigatoriamente, mediante alteração ao Contrato se da mesma resultar qualquer pagamento do, ou encargo para a CIMBAL, nos termos da Cláusula 54.^a.*
- *A Operadora aceita realizar as Obrigações de Serviço Público Adicionais em causa.*
- *A despesa gerada pelo presente Aditamento tem cabimento n.º 2021/628 e compromisso n.º 2021/648. XVI)*
- *A despesa emergente do presente contrato é financiada pelo Fundo Ambiental, no âmbito do PART - Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos, que foi aprovado pelo Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro*
- *Pela Deliberação do Conselho Intermunicipal da CIMBAL n.º 116, de 6 de dezembro de 2021, foi aprovada a minuta do presente Aditamento ao Contrato.*
- *A presente modificação do Contrato está sujeita a fiscalização prévia do Tribunal de Contas, nos termos do artigo 46.º, n.º 1, alínea d), da Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas.*

3. Na Deliberação n.º 116, de 16-12-2021 é referido, em suma, que:

- A CIM implementou o Programa PART através da celebração de contratos com os operadores incumbentes durante o ano de 2021;
- É intenção da CIM proceder à contratualização de um novo modelo de descontos tarifários PART, numa lógica semelhante à que vigora nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, a partir de março de 2022, razão pela qual o aditamento tem um prazo de vigência fixado até àquela data;

- O Contrato já acautelava na Cláusula 19.^a a eventualidade de realização de Obrigações de Serviço Público (OSP) Adicionais, entre as quais se incluem a disponibilização de tarifários bonificados;
 - A metodologia de cálculo já se encontrava prevista no Anexo 8 à Cláusula 59.^o do Contrato
4. Nesta sequência a Cláusula 1.^a estabelece que a operadora obriga-se a aplicar as reduções tarifárias constantes do Anexo 1 entre 1 de janeiro de 2022 e 28 de fevereiro de 2022, a título de OSP e que o tarifário constante do Anexo 1 substitui integralmente, durante o referido período, o tarifário correspondente previsto no Anexo 7 do Contrato.
 5. Segundo a Cláusula 2.^a, pela realização das OSP Adicionais previstas nas Cláusulas anteriores, a operadora tem o direito à percepção de uma compensação, calculada nos termos do Anexo 2, equivalente ao respetivo Efeito Financeiro Líquido Negativo.
 6. Assim, o valor estimado de compensação a pagar à operadora durante os meses de janeiro e fevereiro do ano de 2022 pela imposição das OSP nos termos do Anexo 1, será de €[confidencial], conforme cálculos apresentados no Anexo 2.
 7. A mesma cláusula estabelece que, em cada mês, a Concessionária remete ao Concedente *“um reporte com listagem uninominal das vinhetas de Passes de Linha comercializadas no mês anterior, incluindo, para cada vinheta comercializada: a) O tipo de título: Passe de Linha, Passe de Linha 4_18, Passe de Linha Sub23 ou Passe de Linha Antigo Combatente; b) A origem; c) O destino; d) Km de percurso; e) Escalão quilométrico f) O âmbito do título: Municipal, Intermunicipal ou Inter-regional; g) PVP antes de desconto PART; h) PVP depois de desconto PART, i) Montante de compensação a atribuir pela CIMBAL.”*
 8. Com o reporte relativo ao mês de fevereiro de 2022 realiza-se o cálculo do acerto entre o valor estimado e o valor efetivo de compensações, resultante da aplicação da metodologia prevista no Anexo 2 ao número de títulos efetivamente comercializados durante os meses de janeiro e fevereiro do ano 2022.
 9. No Anexo I consta a descrição das OSP, consubstanciadas na manutenção dos descontos PART que vigoravam nos serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros na CIM durante o ano 2021, e *“que correspondem a: a. As tarifas de venda ao público dos Passes de Linha resultarão do preço de venda ao público de cada título para 2021, deduzido de um desconto de 25% e arredondadas para os 5 cêntimos de euro mais próximos. b. Em complemento aos tarifários previstos na alínea anterior, nos*

Passes de Linha com origem e destino no Município de Beja, as tarifas máximas de venda ao público a praticar serão as seguintes: i. Escalão 01: 20€; ii. Escalão 02: 30€; iii. Escalão 03+: 40€. Para cada passageiro, a elegibilidade para a prática dos descontos previstos para o Município de Beja está sujeita a prova de residência, a emitir pelo respetivo Município. c. Os Passes de Linha Bonificados (4_18, Sub23 e Antigo Combatente) têm como referência as tarifas de venda ao público com desconto PART dos Passes de Linha gerais resultantes das alíneas anteriores, aplicando-se-lhes posteriormente as regras de descontos e participações definidas pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes para estes tipos de passes bonificados. 2. Os descontos PART previstos no presente anexo não se aplicam aos Passes Estudante, no âmbito dos Transportes Escolares, da responsabilidade dos respetivos Municípios”.

10. Do Anexo 2 e nos termos do Anexo 8 do contrato, é descrito o cálculo do Efeito Financeiro Líquido das OSP e que tem em conta o preço reduzido de cada título de transporte, a sua tarifa original, o número de títulos comercializadas, resultando num valor total Estimado de Efeito Financeiro Líquido OSP de [confidencial]
11. No aditamento de janeiro de 2022 é considerado o seguinte:
 - *“As Partes celebraram um “Aditamento” ao Contrato de Exploração de serviço público de transporte rodoviário de passageiros da CIMBAL o qual foi submetido a visto prévio do Tribunal de Contas.*
 - *No âmbito do processo de fiscalização prévia do Tribunal de Contas foram identificadas incongruências no texto do Aditamento, que necessitam de correção. Nomeadamente, verifica-se que o Aditamento foi erradamente identificado como sendo o Segundo, quando na verdade é o terceiro; e a data da sua celebração não foi 14 de abril, mas sim 9 de dezembro, o que resulta de ter sido utilizada como base de texto a minuta de um anterior aditamento.*
 - *Por fim, é necessário indicar a informação financeira e orçamental relativa ao Aditamento, a qual se encontrava em falta.*
 - *Pela Deliberação do Conselho Intermunicipal da CIMBAL n.º 1, de 10 de janeiro de 2022, foi aprovada a minuta da presente Alteração ao Aditamento ao Contrato.”*

12. Nesta sequência, foram corrigidas as anteriores considerações¹, bem como aditada a Cláusula 2.^a-A, no que se refere a informação de dotação e cabimentação orçamental.
13. Importa referir que, no Primeiro Aditamento, de 15-06-2021 foi considerado que:
- “Nos termos do n.º 3 da Cláusula 9.^a do Contrato, o Período de Exploração do Contrato será determinado pela Operadora, sendo que deverá ocorrer no primeiro dia do mês entre 2 a 6 meses após a Data de Produção de Efeitos;
 - A Data de Produção de Efeitos, conforme a definição constante da alínea p) da Cláusula 1.º do Contrato, ocorreu no dia 21 de abril de 2021, dia seguinte ao da notificação da atribuição do Visto Prévio do Tribunal de Contas;
 - Assim, o Período de Exploração deverá iniciar-se, o mais tardar, no dia 1 de novembro de 2021;
 - A Operadora apresentou, em 9 de junho de 2021, um requerimento pedindo a modificação objetiva do Contrato de Concessão, nos termos expressamente admitidos na alínea a) do n.º 1 do artigo 311.º do Código dos Contratos Públicos

¹ “E considerando que: I) As Partes celebraram em 14 de dezembro de 2020 o Contrato de Exploração de serviço público de transporte rodoviário de passageiros da CIMBAL (o «Contrato»). II) O Contrato foi submetido a visto prévio do Tribunal de Contas. No âmbito do processo de fiscalização prévia, foi identificada a necessidade de corrigir algumas incongruências ao Contrato, tendo para o efeito as Partes celebrado o Primeiro Aditamento, com data de 12 de abril de 2021. III) O Contrato recebeu o visto prévio do Tribunal de Contas em 20 de abril de 2021, tendo iniciado a sua produção de efeitos no dia imediatamente a seguir, ou seja, em 21 de abril de 2021. IV) O Contrato foi objeto de um Segundo Aditamento, a 15 de junho de 2021, tendo em vista adiar o início do Período de Exploração de 1 de novembro de 2021 para 1 de janeiro de 2022. V) Nos termos da Cláusula 45.^a do Contrato, a Operadora obriga-se a explorar o Serviço Público nas condições relativas aos Títulos e Tarifas constantes do Anexo 7 (Títulos e Tarifas), nomeadamente no que respeita aos valores máximos a praticar. VI) A aprovação das peças do concurso que precedeu a obtenção de parecer prévio vinculativo da AMT, necessário ao lançamento do concurso público que culminou na celebração do Contrato foi anterior à criação do PART - Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos, que foi aprovado pelo Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro, que revoga o Despacho n.º 1234-A/2019, de 4 de fevereiro, que atribui a cada Autoridade de Transporte a responsabilidade pela implementação deste programa, em articulação com os operadores de transportes públicos, apoiando-os com uma determinada verba fixada anualmente pela Lei do Orçamento do Estado. VII) Em execução do PART, a CIMBAL procedeu à aprovação de tarifários bonificados durante os anos de 2020 e 2021. VIII) Contudo, os tarifários constantes do Anexo 7 do Contrato não contemplam qualquer redução tarifária ao abrigo do PART. IX) É por isso necessário proceder à sua reformulação, o que foi já determinado pela Deliberação do Conselho Intermunicipal da CIMBAL n.º 116, de 6 de dezembro de 2021, que determinou a manutenção dos atuais descontos até ao fim do mês de fevereiro de 2022, conforme descrito no Anexo 1 ao presente Aditamento. X) Nos termos da Cláusula 19.^a do Contrato, a CIMBAL pode proceder à imposição de Obrigações de Serviço Público Adicionais relativamente às previstas no Contrato, também na modalidade de reduções ou bonificações tarifárias. XI) Segundo a Cláusula 54.^a do Contrato, nos casos em que a CIMBAL determine à Operadora a realização de Obrigações de Serviço Público adicionais nos termos previstos na Cláusula 19.^a, será apurado o Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público Adicionais em cada ano civil “n” da Concessão, de acordo com a metodologia prevista no Anexo 8 (Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público Adicionais). XII) A aplicação de um tarifário reduzido de acordo com os Considerandos anteriores e especificado no Anexo 2 gera um Efeito Financeiro Líquido Negativo estimado de 25.172.41€ (valor a que acresce IVA) durante os meses de janeiro e fevereiro do ano de 2022, conforme demonstração constante do Anexo 2 ao presente Aditamento. XIII) Nos termos da Cláusula 54.^a do Contrato de Concessão, a imposição dessas Obrigações de Serviço Público Adicionais gera, assim, o dever de compensação pela CIMBAL em idêntico valor. Considerando, por fim, que: XIV) Segundo o n.º 2 da Cláusula 19.^a do Contrato, a determinação de Obrigações de Serviço Público Adicionais deverá realizar-se, exclusiva e obrigatoriamente, mediante alteração ao Contrato se da mesma resultar qualquer pagamento do, ou encargo para a CIMBAL, nos termos da Cláusula 54.^a. XV) A Operadora aceita realizar as Obrigações de Serviço Público Adicionais em causa. XVI) A despesa emergente do presente contrato é financiada pelo Fundo Ambiental, no âmbito do PART - Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos, que foi aprovado pelo Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro XVII) Pela Deliberação do Conselho Intermunicipal da CIMBAL n.º 116, de 6 de dezembro de 2021, foi aprovada a minuta do presente Aditamento ao Contrato. XVIII) A presente modificação do Contrato está sujeita a fiscalização prévia do Tribunal de Contas, nos termos do artigo 46.º, n.º 1, alínea d), da Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas.”

, em articulação com a alínea a) do artigo 312.º do mesmo Código, estipulando a prorrogação do prazo inicial até 31 de dezembro de 2021;

- *Fundamenta esse pedido, em primeiro lugar, evidenciando o potencial disruptivo para a regular e ininterrupta exploração do serviço público que resulta de fazer a transição de operador a meio das atividades escolares;*
- *Reconhece-se que a transição entre operadores incorre em menores riscos de deficiente prestação do serviço, ou que, pelo menos, o seu impacto será mitigado e que as mesmas podem ser corrigidas mais facilmente, se esta ocorrer na interrupção do calendário escolar subsequente, por altura das Férias do Natal;*
- *Em segundo lugar, fundamenta o pedido no impacto ainda remanescente da situação pandémica, iniciada com o decretamento do estado de emergência, através do Decreto do Presidente da República n.º 14-A/2020, de 18 de março, com fundamento na verificação de uma situação de calamidade pública ocasionada pela doença COVID-19, classificada como pandemia pela Organização Mundial de Saúde;*
- (...)
- *Na presente data e no que respeita ao remanescente do ano de 2021, a Operadora antecipa um novo atraso na recuperação da procura do transporte público de passageiros, cuja operação ainda não tinha recuperado para valores pré-crise;*
- *No seu requerimento de 9 de junho de 2021, a Operador apresentou à CIMBAL evidências que justificam a necessidade de adiamento do início do Período de Exploração a que se refere a Cláusula 9.º do Contrato, sob pena de desequilíbrio financeiro do Contrato;*
- *Ponderados os argumentos apresentados, entende a CIMBAL ser necessário e adequado proceder à modificação objetiva do Contrato de Concessão de modo a adiar o início do Período de Exploração por 2 meses, permitindo que o Período de Transição Inicial termine a 31 de dezembro de 2021.*

14. Por Ofício 6921-CA/2021 de 28-06-2021, a AMT transmitiu à CIM que:

- O Contrato de concessão estipula (Cláusula 75.^a) a possibilidade de as partes poderem acordar na modificação do contrato nos termos da legislação

aplicável, ou seja, do Código dos Contratos Públicos, devendo atentar-se aos fundamentos e limites à modificação daquele, nos termos do próprio e, a título meramente exemplificativo, dos artigos 282.º e 313.º e seguintes, em especial no que se refere a impactos concorrenciais, em geral e no caso concreto, comparando a organização do mercado anteriormente e após adjudicação;

- Encontra-se na disponibilidade da entidade adjudicante analisar e validar as comunicações e pretensões do cocontratante e, caso se conclua pela adaptação contratual, proceder em conformidade.
- A CIM considerou existirem razões atendíveis para proceder à modificação contratual, por solicitação do cocontratante, mas também por estarem em causa motivos relativos à defesa do interesse público subjacente, tendo sido aprovado um projeto de minuta consagrando tal adaptação;
- Face ao exposto e aos motivos invocados, considera-se não ser de obstar ao proposto, mantendo-se o sentido positivo 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, o que, a acontecer, implicaria a submissão do mesmo já devidamente atualizado;
- Sem prejuízo do antedito, cumpre recordar que deve ser assegurada a ininterruptibilidade do serviço público essencial, com o devido enquadramento, recorrendo à legislação em vigor e anteriormente citada.

II – DO PARECER

15. A AMT emitiu o Parecer Prévio Vinculativo n.º 66/AMT/2020, de 16-01-2020, 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.
16. No que se refere à primeira modificação referenciada (prazo transitório inicial):

- 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 e que corresponde 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, ou seja, alteração de pressupostos quanto a gastos e rendimentos em virtude dos impactos da Pandemia de Covid-19 e consequentemente no eventual acréscimo de pagamentos pela entidade adjudicante;
 - 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 um curto prazo, o início do seu período de exploração;
17. Não são alteradas as obrigações contratuais da Concessionária, mesmo as que devem ser cumpridas no período transitório inicial
18. Acresce que do acordo 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.
19. No que se refere à segunda modificação referenciada (âmbito tarifário), 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 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;
 - As incidências referidas no número anterior 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.
20. Tal como consta da minuta contratual, foi dada execução à fórmula de pagamento de compensações, já prevista no Contrato, pelo cumprimento de OSP adicionais.
21. 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.
22. É ainda reforçado que os pagamentos estão dependentes de reporte, por parte do Operador, de dados reais de vendas.
23. 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 cofinanciamento² do Estado e da CIM, em níveis previamente definidos, e dependente da efetiva realização das OSP inerentes, de âmbito tarifário, cuja fiscalização depende da CIM enquanto entidade adjudicante e autoridade de transportes.
24. 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 no Contrato de Concessão reforça a transparência e a uniformidade da sua execução, evitando a dispersão ou a multitudine de instrumentos contratuais relativos aos mesmos serviços.
25. 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 legal³.
26. Os valores finais de pagamentos deverão refletir-se nos reportes habituais à AMT, quanto a obrigações de serviço público e controlo anual de compensações⁴ financeiras, nos termos do Regulamento n.º 430/2019⁵, de 16 de maio, alterado pelo Regulamento n.º 273/2021⁶, de 23 de março⁷.
27. Estando o cofinanciamento do Estado balizado em diversos instrumentos administrativos, o remanescente do apoio necessário ao pagamento das compensações

² 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 comparticipação mínima dos municípios que integram 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.”

³ 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

⁴ 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_transporthpassageiros_2018.pdf; https://www.amt-autoridade.pt/media/1945/relatorio_compensacoesfinanceiras_servico_publico_transporte_passageiros_regular.pdf

⁵ https://www.amt-autoridade.pt/media/2002/regulamento_n_430_2019_de_16_de_maio.pdf

⁶ https://www.amt-autoridade.pt/media/2970/regulamento_n273_2021_de_23_de_marco.pdf

⁷ 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

decorrentes dos níveis de OSP que sejam definidos pela CIM, serão suportados por esta e pelos respetivos municípios associados, devendo estar enquadrados nos adequados instrumentos administrativos/contratuais que disciplinem os inerentes fluxos financeiros.

28. Finalmente, no âmbito do regulamento supracitado, será ainda de a CIM concretizar, quando possível, os termos e fundamentos da *“contratualização de um novo modelo de descontos tarifários PART, numa lógica semelhante à que vigora nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, a partir de março de 2022”*.

III – DAS CONCLUSÕES

29. Face ao exposto, nada obsta à modificação do Contrato de Concessão, nos termos apresentados, considerando-se que tais modificações não alteram os pressupostos essenciais do modelo contratual, dando execução a mecanismos contratuais existentes, balizados nas normas legais aplicáveis.
30. Mais se considera que o valor contratual associado e em causa, pelo cumprimento das OSP, no montante estimado de €[confidencial], consubstancia um montante que já decorria – ou tinha enquadramento – da/na aplicação instrumentos legais e contratuais paralelos, relativos aos mesmos serviços de transportes, sendo que a sua previsão no Contrato de Concessão reforça a transparência e a uniformidade da sua execução.
31. Desta forma, mantém-se o sentido favorável do anterior parecer já citado, por resultar uma avaliação de conformidade com o enquadramento legal aplicável.
32. Sem prejuízo, e 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, 27 de janeiro de 2022.

A Presidente do Conselho de Administração



Ana Paula Vitorino