

PARECER N.º 99/AMT/2021

[versão não confidencial]

I – DO OBJETO

1. A Comunidade Intermunicipal do Cávado (CIM), através de email de 29-10-2021 veio submeter à apreciação da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) as peças do procedimento de *“Aquisição de Serviços de Serviço Público de Transporte Regular de Passageiros na Comunidade Intermunicipal do Cávado”*. solicitando que sobre as mesmas seja emitido o parecer prévio vinculativo previsto na alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio¹.
2. O presente parecer inscreve-se no cumprimento da missão da AMT enquanto regulador económico independente, nos termos dos seus estatutos, publicados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio (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, acompanhamento e avaliação das atividades e políticas do *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes*, e, mais especificamente, na atribuição concreta estabelecida na alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º dos Estatutos.
4. Acrescem ainda nas atribuições da AMT:
 - Definir as regras e os princípios gerais aplicáveis às obrigações de serviço público nos setores regulados, com respeito pelo princípio da igualdade, da transparência e da proporcionalidade das compensações financeiras, bem como quanto ao estabelecimento dos níveis de serviço²;

¹ Para os devidos efeitos do cumprimento da alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que estabelece 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 a aplicação de sanções contratuais;³
 - Proceder ao controlo anual das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral nos setores regulados;⁴
 - Promover a defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utentes em relação aos preços, aos serviços e respetiva qualidade.⁵
5. Nesta análise, procurar-se-á 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.
6. Em primeiro lugar, o enquadramento e a *compliance* com o estabelecido no RJSPTP e no Regulamento, no Código dos Contratos Públicos (CCP) e na demais legislação aplicável à descentralização administrativa e subvenções públicas, designadamente, no Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto, alterado pela Lei n.º 64/2013, de 27 de agosto.
7. Em segundo lugar, pretende-se contribuir para o suprimento de falhas de mercado, sem gerar falhas de Estado ou de entidades e/ou atos normativos 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 a diferentes racionalidades: a dos investidores; a dos profissionais/ utilizadores/ utentes/ consumidores e/ou cidadãos; e a dos contribuintes.

II – DO ENQUADRAMENTO

Fundamentação

8. Como fundamentação do pedido, sustenta a CIM o seguinte:
- *“Considerando que foi comunicado à Autoridade Intermunicipal de Transportes do Cávado (AITC) no passado dia 19 de outubro a intenção de o operador [confidencial] abandonar a operação que mantém no território da AITC a partir do dia 31 de dezembro de 2021, estão presentemente a ser tomadas as diligências*

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.

necessárias para assegurar a continuidade do serviço de transporte público de passageiros.

- *Primeiramente, foi realizada uma consulta preliminar ao mercado, a 5 operadores, sendo que apenas um apresentou disponibilidade para assegurar a operação da [confidencial], bem como, um preço unitário por quilómetro.*
- *Com essa informação, e considerando o previsto no Art. 19º da Lei nº 52/2015, de 9 de junho, encontra-se presentemente a AITC a preparar um Ajuste Direto, para assegurar o período que intermediará o dia 1 de janeiro de 2022 e o dia 31 de agosto de 2022, data em que o novo Contrato de Concessão do Serviço de Transporte Público de Passageiros no Cávado, entretanto assinado e encontrando-se presentemente a aguardar Visto do Tribunal de Contas, já estará em vigor.*
- *Em face do exposto, remetemos a V. Exas. as peças do supramencionado Ajuste Direto, para que possam emitir o respetivo Parecer Prévio Vinculativo. (...) solicitando a brevidade possível na análise dos elementos agora remetidos dado o curto espaço de tempo de que dispomos para o seu lançamento.”*

9. Em 02-11-2021, a AMT solicitou à CIM o seguinte:

- Cópia da consulta preliminar ao mercado bem da resposta apresentada pelo(s) operador(es) interessados;
- Demonstração do racional de apuramento do preço base do contrato e de que forma existe correspondência, no cálculo e no resultado, com o atual financiamento atribuído a serviços essenciais, nos termos do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril;
- Bem como esclarecer que se tal valor é superior, igual ou inferior ao despendido em igual período, bem como se se trata de um valor estimado e sujeito a verificação dos dados reais da exploração.

10. Em 03-11-2021 foi remetida a documentação relativa à consulta preliminar da qual consta a notificação efetuada, cujo conteúdo ora se transcreve:

- *“Tendo em vista o início de procedimento pré-contratual, solicita-se nos termos do artigo 35.º-A do Código dos Contratos Públicos (CCP) aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, na sua versão atualizada, o envio no prazo de 5 dias da informação sobre os preços que essa entidade considera*

adequados e, sobre a disponibilidade para a participação em procedimento pré-contratual futuro, para a aquisição dos serviços abaixo discriminados e em conformidade com os documentos em anexo.”

- *“A presente prestação de serviços tem como objetivo a exploração do serviço público de transporte de passageiros na área geográfica da CIM do Cávado e de que a mesma é Autoridade de Transportes.”*
- *“O serviço público de transporte de passageiros de âmbito intermunicipal na área da CIM do Cávado é atualmente explorado ao abrigo de autorizações provisórias emitidas de acordo com o disposto no artigo 10.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 169-A/2019, de 29 de novembro.”*
- *“Essas autorizações provisórias terminarão a sua vigência em 3 de dezembro de 2021. Por outro lado, o futuro operador do Serviço de Transporte Público de Passageiros na CIM do Cávado, selecionado por concurso público atualmente em curso, só deverá entrar em funcionamento durante o ano de 2022, previsivelmente no mês de agosto.”*
- *“Como tal, afigura-se necessário proceder à contratação da exploração do serviço público para esse período transitório, a decorrer entre 3 de dezembro de 2021 e a data de entrada em vigor do novo Contrato de Concessão”.*
- *“A situação acima descrita tem enquadramento no ponto 2 do Art. 19.º da Lei n.º 52/2015 de 9 de junho, em que se pode ler que: “ A 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 iminente de rutura de serviços ou em situações de emergência.”*
- *“O âmbito geográfico de intervenção estende-se a 4 municípios (Braga, Guimarães, Vila Nova de Famalicão e Barcelos).”*
- *“Prestação de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Regular de Passageiros, nas linhas incluídas na pasta zipada descrita como anexo n.º 1, com os horários e frequências incluídas no ficheiro em formato .xlsx descrita como anexo n.º 2, devendo a frota a utilizar respeitar os condicionalismos indicados no documento Anexo n.º 3. Durante a exploração do serviço deverá ser aplicado o tarifário indicado no documento Anexo n.º 4. “*

- *“Realização do serviço público em regime de concessão de serviço público (i.e., remunerando-se com a receita bilhética em causa), estimando-se ser necessário o pagamento de compensações por obrigações de serviço público. O preço deverá ser apresentado em euros por veículo.km.”*
11. Daquela informação decorre também que a consulta foi efetuada a 5 operadores: [confidencial], em que a [confidencial] respondeu positivamente.
12. Ainda em 03-11-2021 foi esclarecido pela CIM o seguinte:
- *“O preço base do procedimento foi apurado de acordo com o previsto no Ponto 3 do Artigo 37.º do Código dos Contratos Públicos, ou seja, recorrendo a uma Consulta Preliminar de Mercado, sendo esta enquadrada pelo Artigo 35.º - A do mesmo diploma. Poder-se-ia ter optado pelo recurso aos "custos médios unitários, resultantes de anteriores procedimentos, para prestações do mesmo tipo", mas o preço que existe para este custo médio unitário foi calculado em setembro de 2020. Ora entende esta Autoridade de Transportes que as condições e mais importantemente, os custos de produção, sofreram alterações significativas desde essa data, razão pela qual se achou prudente fazer uma Consulta Preliminar ao Mercado, no sentido de ajustar o preço base às atuais condições e custos de operação.*
 - *O preço base resultante da Consulta Preliminar é de [confidencial] €/km, sendo o preço atualmente praticado pelo Operador que vai cessar o serviço de [confidencial] €/km (ambos os valores sem IVA). Tratam-se ambos de valores estimados pelos Operadores, que apresentam justificativos para os preços tendo em conta as condições de operação. Esta Autoridade de Transportes não dispõe de mecanismos de verificação destas condições de operação, não obstante, realiza um apuro rigoroso das receitas tarifárias, com recurso a fiscais e a validação de dados de faturação certificados.”*
13. A 04-11-2021, a AMT solicitou esclarecimentos adicionais, nos seguintes termos:
- *Foi referido que o “preço base resultante da Consulta Preliminar é de [confidencial] €/km, sendo o preço atualmente praticado pelo Operador que vai cessar o serviço de [confidencial] €/km (ambos os valores sem IVA)”. De acordo com a documentação remetida pela CIM, no âmbito da aplicação do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, a remuneração por km da [confidencial] é de €[confidencial] /km e da [confidencial] é de €[confidencial] /km, pelo que se solicitou a*

avaliação da CIM sobre adequabilidade do montante de [confidencial] €/km para remunerar a prestação de serviços e de forma o contrato salvaguarda eventuais situações de sobrecompensação;

- Foi referido que *“tratam-se ambos de valores estimados pelos Operadores, que apresentam justificativos para os preços tendo em conta as condições de operação”*, pelo que foi solicitado esclarecimento sobre se os valores estimados pelos operadores correspondem ao *“contexto Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril”* e se a justificação para os mesmos foi apresentada também naquele contexto.
- Foi referido que *“Esta Autoridade de Transportes não dispõe de mecanismos de verificação destas condições de operação, não obstante, realiza um apuro rigoroso das receitas tarifárias, com recurso a fiscais e a validação de dados de faturação certificados”*, pelo que foi solicitado esclarecimento se as diligências levadas a cabo pela CIM permitiram concluir pela aderência à realidade da informação apresentada e consequentemente das remunerações pagas, bem como a adequabilidade de mecanismos contratuais existentes destinados a evitar eventuais situações de sobrecompensação.

14. Quando a AMT se referiu a *“documentação remetida pela CIM, no âmbito da aplicação do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril”*, estavam em causa os atos impositivos de obrigações de serviço público para a prestação de serviços essenciais no contexto Pandémico e que foram transmitidos, conjuntamente com os modelos de informação preenchidos, quanto a gastos e rendimentos associados à exploração do serviço público.

15. Em 05-11-2021, veio a CIM esclarecer:

- *“A remuneração por km ao operador [confidencial] comunicada à AMT é de [confidencial] €/km pois inclui IVA, o valor sem IVA é de [confidencial] €/km. O valor de remuneração do operador [confidencial] é distinto do operador [confidencial] pois as operações são em si distintas, quer em número de quilómetros, quer nos territórios servidos, quer ainda nos meios afetos à operação. A análise que a Autoridade Intermunicipal de Transportes do Cávado (AITC) faz da remuneração resultante da Consulta Preliminar é que esta é adequada às atuais condições de operação, visto significar um agravamento de [confidencial] €/km, que refletirão os aumentos com os custos com combustíveis e com motoristas. Na medida em que estes serviços serão prestados no âmbito de*

aplicação do Decreto-Lei n.º 14-C 2020, de 7 de abril, e com referência ao Artigo 6.º do referido diploma, o contrato não salvaguarda situações de sobrecompensação, ficando essa competência a cargo da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), que supervisionará a execução do contrato recorrendo às informações periodicamente remetidas pela AITC.”

- *“Aquando do início da implementação do Decreto-Lei nº14-C 2020, de 7 de abril na NUTS III Cávado, foi solicitado a todos os operadores que remetessem documentação justificativa dos preços unitários posteriormente constantes dos Atos Impositivos de Serviço de Transporte Público de Passageiros no Cávado. Sendo que se mantém o contexto que enquadra o supramencionado diploma legal, o preço base resultante da Consulta Preliminar considera-se incluído neste mesmo contexto.”*
- *“A AITC tem implementado um sistema de apuro e validação das receitas reportadas pelos diferentes operadores no âmbito dos Atos Impositivos de Serviço de Transporte Público de Passageiros no Cávado. Este sistema compreende o envio de informação sobre a receita bilhética por parte dos operadores, desagregada à circulação e devidamente assinada pelo respetivo Responsável Financeiro / Técnico Oficial de Contas. Esta informação é posteriormente validada pelos fiscais contratados especificamente para o efeito pela AITC, que procedem a um escrutínio aleatório da operação. Em face do exposto, os valores das remunerações pagas são fiscalizados pela AITC na componente "receita". Na componente "despesa" remetemos essa competência para a AMT nos termos do já referido Artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 14-C 2020, de 7 de abril”*

Caderno de Encargos (CE)

16. No que se refere ao CE⁶, constata-se, desde já, que, na generalidade, incorpora os elementos que a AMT⁷ considera, nas suas recomendações, que um Contrato de Serviço Público deve contemplar ao abrigo do RJSPTP, nomeadamente na definição de obrigações de reporte pelo operador, indicadores de avaliação de desempenho e critérios de qualidade de serviço e da frota.

⁶ O CE é ainda composto pelos seguintes anexos: Anexo 1 – Rede; Anexo 2 – Frota; Anexo 3 – Tarifário; Anexo 4 – Sistema de Bilhética; Anexo 5 – Terminais e Interfaces Rodoviários; Anexo 6 – Reporte.

⁷ Consultar as diversas orientações emitidas e que constam de: Acompanhamento da implementação do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros - Ponto de situação 2016-2020 - https://www.amt-autoridade.pt/media/2908/acompanhamento_implementacao_rjsptp_2016-2020.pdf

17. O CE contém disposições simplificadas, atenta a duração e complexidade da operação, substancialmente inferiores às do procedimento concursal.
18. Para uma visualização abrangente do seu conteúdo, transcreve-se o respetivo índice, destacando-se adiantes diversas disposições contratuais.

- *PARTE I - CLÁUSULAS JURÍDICAS*
- *Cláusula 1.^a – Objeto do Procedimento*
- *Cláusula 2.^a – Contrato*
- *Cláusula 3.^a – Prazo*
- *Cláusula 4.^a – Obrigações principais do prestador de serviços*
- *Cláusula 5.^a – Receção dos Serviços Prestados*
- *Cláusula 6.^a – Forma de prestação do serviço*
- *Cláusula 7.^a – Qualidade da prestação dos serviços*
- *Cláusula 8.^a – Dever de sigilo e confidencialidade*
- *Cláusula 9.^a – Casos de força maior*
- *Cláusula 11.^a – Remuneração do Adjudicatário; preço base*
- *Cláusula 12.^a – Condições de pagamento*
- *Cláusula 13.^a – Sanções Contratuais*
- *Cláusula 14.^a – Cessão de posição contratual*
- *Cláusula 15.^a – Resolução por parte do Contraente Público*
- *Cláusula 16.^a – Resolução pelo prestador de serviços*
- *Cláusula 17.^a – Proteção de dados Pessoais*
- *Cláusula 18.^a – Foro Competente*
- *Cláusula 19.^a – Representantes do Adjudicatário e da Entidade Adjudicante*
- *Cláusula 20.^a – Patentes, Licenças e Marcas Registadas*
- *Cláusula 21.^a – Comunicações e notificações*
- *Cláusula 22.^a – Gestor do Procedimento e Contrato*
- *Cláusula 23.^a – Contagem dos prazos*
- *Cláusula 24.^a – Legislação aplicável*
- *Cláusula 25.^a – Gestor do Contrato*
- *Cláusula 26.^a – Força Maior*
- *Cláusula 27.^a – Caução **Erro! Marcador não definido.***
- *PARTE II - CLÁUSULAS TÉCNICAS*
- *Cláusula 28.^a – Enquadramento*
- *Cláusula 29.^a – Elementos Técnicos*

19. De acordo com a Cláusula 3.^a o contrato manter-se-á em vigor pelo prazo de 244 dias a contar de 1 de janeiro de 2022, até de 1 de setembro de 2022, podendo ser prorrogado ou antecipado por iniciativa da CIM, após acordo com o prestador de serviços e de acordo com o Plano Detalhado de Trabalhos apresentado pelo Adjudicatário e aceite pela CIM.

20. Segundo a Cláusula 4.^a, o Adjudicatário obriga-se a realizar a prestação de serviços em perfeita conformidade com o estabelecido no CE, sendo designadamente responsável por:

- Cumprir a oferta apresentada no Anexo 1 – Rede;

- Garantir a boa execução da prestação de serviços, de forma regular e contínua;
- Assegurar um serviço de transporte rodoviário de passageiros de qualidade, segurança, fiabilidade e pontualidade, sem qualquer interrupção ou quebra, todos os dias, ao longo de todo o período de vigência do período de exploração e de acordo com os critérios especificados no CE;
- Prestar o serviço público a todos os utilizadores, sem qualquer discriminação nas condições de acesso e de realização para além das que sejam impostas por lei e pelo contrato;
- Disponibilizar e manter os meios de exploração necessários e adequados para a exploração do serviço público, para além daqueles que sejam disponibilizados pela CIM;
- Prestar o serviço público com condições de comodidade e conforto para os passageiros, designadamente no que concerte à limpeza e conservação dos veículos, equipamentos e instalações;
- Emitir e comercializar títulos de transporte e controlar os acessos aos veículos utilizados na exploração do serviço público, assegurando que apenas viajam passageiros com título válido;
- Dispor de recursos humanos em qualidade e número adequados para levar a cabo as ações exigidas pela operação e implementar adequados procedimentos de higiene, segurança e saúde no trabalho;
- Dispor e assegurar manutenção de todos os meios necessários à exploração do serviço público, nomeadamente da frota, instalações, sistemas e equipamentos, no cumprimento do disposto no contrato;
- Articular as responsabilidades e prestações com terceiros que interajam no, ou com, o serviço público;
- Cumprir as normas legais, contratuais e regulamentares aplicáveis às atividades de operação, incluindo as previstas no Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro;
- Cumprir as normas legais e regulamentares aplicáveis às atividades que exerça, bem como de instruções que lhe sejam transmitidas pelas entidades fiscalizadoras;

- Cumprir devidamente todos os deveres gerais de informação e comunicação previstos no CE, na legislação e regulamentação aplicáveis, em particular, os constantes do RJSPTP e de regulamentos da AMT;
- Colaborar com a CIM e com os outros operadores encarregues da exploração do serviço público na adoção de todas as medidas que se revelarem necessárias e adequadas, por forma a mitigar os efeitos negativos sobre os passageiros e sobre a exploração do serviço público decorrentes da transição entre operadores, designadamente no que concerne à informação ao público, comercialização de suportes e títulos de transporte e demais matérias relativas à operacionalização da exploração do serviço público.

21. Nos termos da Cláusula 11.^a e no que se refere ao preço base:

- Tendo em vista a definição do preço base foi realizada uma consulta preliminar ao mercado, nos termos do artigo 35.º-A do CCP a 5 operadores económicos, tendo resultado o preço base unitário por veículo quilómetro de €[confidencial] /km, que se considera ser o preço base unitário do procedimento do ajuste direto;
- Foram estimados um total de 123 dias de aulas, 68 dias de fim-de-semana e 53 dias de férias escolares;
- Considerando as produções quilométricas apresentadas no Anexo 1 – Rede, teremos para o prazo de vigência do contrato um total estimado de 398.261,19km, que correspondem a um preço base total do procedimento de ajuste direto no valor de €[confidencial];
- O Adjudicatário tem direito a receber da CIM um preço contratual, correspondente ao produto do preço unitário por veículo quilómetro comercial constante da proposta de exploração do serviço público pela produção de veículos quilómetro comerciais efetivamente medida;
- Apenas serão contabilizados os veículos.km comerciais efetivamente produzidos e reportados pelo Sistema de Apoio à Exploração, não podendo os mesmos exceder os previstos no Plano de Rede e Oferta em vigor;
- Caso o Adjudicatário realize uma produção quilométrica comercial diferente do valor de produção quilométrica comercial de referência anual definida no Anexo 1 - Rede, a remuneração é objeto de ajustamento;

- A remuneração atribuída ao Adjudicatário constitui a única contrapartida pecuniária que lhe é devida pela CIM pelo cumprimento do contrato e das obrigações nele previstas.
22. Nos termos da Cláusula 12.^a, o Adjudicatário deve enviar à CIM um relatório mensal, para efeitos do apuramento do valor mensal a faturar, que inclui a seguinte informação:
- A produção quilométrica mensal realizada no âmbito da prestação de serviços no mês anterior;
 - A identificação de qualquer desvio da produção quilométrica comercial mensal, face à produção quilométrica comercial mensal prevista no Plano de Rede e Oferta relativa ao mês anterior;
 - O valor provisório do acerto mensal para ajustamento à produção quilométrica comercial mensal efetivamente realizada, caso haja lugar à sua aplicação, referente ao mês anterior, com os devidos ajustamentos para uma base de apuramento mensal;
 - Número de validações realizadas em cada linha por circulação no âmbito da prestação de serviços, no mês anterior;
 - Número de títulos e suportes de títulos comercializados, relativamente a títulos monomodais válidos no serviço público, bem como as respetivas receitas, referentes ao mês anterior;
 - Número de títulos e suportes de títulos comercializados, relativamente a títulos intermodais, válidos no serviço público e noutras redes de transporte, bem como as respetivas receitas, na parte que cabe ao serviço público, referentes ao mês anterior.
 - A informação sobre penalizações por desempenho, a aplicar ao Adjudicatário, relativos ao mês anterior.
23. Mais se estabelece que os valores podem ser corrigidos em consequência de ações de fiscalização, monitorização e auditoria desenvolvidos pela CIM.
24. Nos termos da Cláusula 13.^a, pelo incumprimento de obrigações emergentes do contrato, a CIM pode exigir o pagamento de uma sanção pecuniária, de montante a fixar em função da gravidade daquele incumprimento.

25. Nos termos da Cláusula 14.^a, o prestador de serviços não poderá ceder a sua posição contratual ou qualquer dos direitos e obrigações decorrentes do contrato sem autorização expressa da entidade adjudicante.
26. Segundo a Cláusula 15.^a, sem prejuízo de outros fundamentos de resolução previstos na lei, a CIM pode resolver o contrato, a título sancionatório, no caso de o fornecedor violar de forma grave ou reiterada qualquer das obrigações que lhe incumbem
27. A Cláusula 22.^a designa o gestor do contrato, nos termos do artigo 290.^o-A do CCP e a Cláusula 26.^a estabelece o valor da caução.
28. Nos termos da Cláusula 28.^a, o âmbito geográfico de intervenção estende-se aos 6 municípios integrantes da CIM e o Adjudicatário obriga-se a:
 - Realizar uma prestação de serviços que assegure a satisfação dos requisitos do serviço de transporte constantes do Anexo 1 – Rede em termos de linhas, percursos e frequências horárias, e a capacidade de transporte de todos os passageiros;
 - Elaborar e executar um Plano de Rede e Oferta, elaborado em conformidade com o Anexo 1 - Rede e com as demais disposições do CE;
 - Assegurar que o Plano de Rede e Oferta adota, em cada linha e circulação, veículos com lotação de lugares adequada a assegurar a capacidade de transporte de todos os passageiros;
 - Apresentar veículos sujeitos a licenciamento, obedecendo aos requisitos técnicos e de identificação, segundo as normas estabelecidas na legislação em vigor de acordo com o Anexo 2 – Frota e nas melhores condições de funcionamento, segurança, conforto, conservação e asseio, e cumprindo cumprir um plano de limpeza e higienização da frota;
 - Cumprir o tarifário a aplicar, em qualquer momento da vigência do contrato, é o que se encontra definido no Anexo 3 – Tarifário, sendo a titularidade da receita das vendas de títulos de transporte da CIM;
 - Prestar informação estática ao público, nos meios próprios de divulgação, sobre o tarifário em vigor, em cumprimento das disposições legais e regulamentares aplicáveis;
 - Organizar, gerir e manter operacional os dispositivos de venda de títulos para “venda a bordo”, incluindo o seu reabastecimento de valores e títulos;

- Organizar e gerir todo o processo de disponibilização de títulos de transporte aos motoristas para “venda a bordo”, bem como efetuar o seu controlo;
- Prestar contas sobre a venda de títulos de transporte a bordo;
- Prestar assistência aos utentes na utilização do sistema de bilhética, esclarecendo-os sobre o seu funcionamento e promovendo a resolução imediata de problemas que se venham a colocar na sua utilização;
- Entregar à CIM a receita cobrada no mês anterior com a venda dos títulos de transporte, acompanhada dos elementos de informação suficientes para que a CIM possa verificar a correção do valor entregue;
- Manter um sistema de bilhética em toda a frota de veículos por si utilizada, de acordo com o Anexo 4 – Sistema de Bilhética;
- Requerer, nos termos legalmente previstos, o acesso aos terminais e interfaces rodoviários, sujeitando-se às respetivas regras e condições de utilização a cada momento estabelecidas pela entidade que assuma o papel de operador da interface ou terminal em causa, designadamente tarifários, preços dos serviços prestados e regras de repartição de capacidade.
- Manter um sistema de monitorização, reporte e avaliação do seu próprio desempenho, tendo em conta os indicadores estabelecidos no Anexo 6 - Reporte, tendo em vista o apuramento e registo de falhas de desempenho;
- Remeter à CIM um relatório de reporte mensal nos termos descritos no Anexo 9 (Reporte);
- Cumprir com as obrigações de reporte e informação constantes do artigo 22.º do RJSPTP, bem como a preencher e manter atualizados, na plataforma informática STePP, todos os dados relativos à exploração do serviço público e, ainda, a habilitar a CIM com toda a informação e documentos que esta lhe solicite para efeitos de reporte ou resposta a solicitações junto de entidades reguladoras.

III – DO PARECER

Manutenção serviço/ininterruptibilidade do serviço público

29. Efetivamente, a AMT emitiu um parecer prévio vinculativo favorável às peças do procedimento concursal conduzido pela CIM (PPV n.º 69/AMT/2019 de 19-12-2019) por se considerar que se encontrava em *compliance* com o RJSPTP, bem como o Regulamento⁸ e demais legislação e jurisprudência nacional e europeia referenciada.
30. Posteriormente, a AMT nos termos e para os efeitos do disposto no artigo 55.º, n.º 1 da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, emitiu os pareceres de não oposição (Parecer n.º 22/AMT/2021, de 23-02-2021 e Parecer n.º 23/AMT/2021, de 23-02-2021), para a Autoridade da Concorrência (AdC), relativamente à Operação de Concentração decorrente da adjudicação ao Agrupamento composto pela [confidencial] da concessão do serviço público de transporte rodoviário de passageiros na Região da Comunidade Intermunicipal do Cávado, correspondendo ao Lote 1 e ao Agrupamento composto pela [confidencial], Lda. da concessão do serviço público de transporte rodoviário de passageiros na Região da Comunidade Intermunicipal do Cávado, correspondendo ao Lote 2.
31. Decorre destas três posições, a concordância da AMT quanto aos procedimentos da CIM relativamente ao cumprimento das regras nacionais e europeias de submissão à concorrência de serviços públicos de transporte de passageiros.
32. E nessa medida, a CIM integra-se nas situações identificadas⁹ em informação pública¹⁰, como tendo dado cumprimento a tais ditames legais e podendo assegurar a manutenção dos atuais serviços de transporte público de passageiros até à entrada em exploração no novo contrato de serviço público, precedido de concurso público¹¹.

⁸ De referir, como mais abaixo se explica que o regime previsto no Regulamento (CE) 1370/2007 (*i.e.* abertura dos mercados dos serviços de transporte público de passageiro através de procedimento de contratação pública, concorrencial, aberto, não discriminatório e transparente) deveria ter sido implementado por todos os Estados-Membros até 3 de dezembro de 2019 (nomeadamente para os e serviços de transporte terrestre de passageiros por modo rodoviário – transporte em autocarro) até 3 de dezembro de 2019, sendo de salientar que o próprio Regulamento estabeleceu, desde a sua entrada em vigor, em 3.12. 2009, um período de transição de dez (10) anos, para que os EM fossem, progressivamente, aplicando o novo regime concorrencial estabelecido, nomeadamente no que se refere ao regime de adjudicação, em modelo concorrencial, estabelecido no Artigo 5.º do Regulamento.

⁹ Cumpre referir que a AMT publicou um ponto de situação da implementação daquele regime jurídico, que se encontra disponível no respetivo *sítio da internet* (https://www.amt-autoridade.pt/media/2908/acompanhamento_implementacao_rjsptp_2016-2020.pdf), de onde consta que cerca de 85% dos Municípios (Autoridades de Transportes na aceção do Regulamento e do RJSPTP) delegaram/partilharam total ou parcialmente competências com as Comunidades Intermunicipais (CIM) e Áreas Metropolitanas (AM), abrangendo, portanto, a grande parte do transporte público de passageiros do país, com algumas exceções e que todas as mencionadas entidades intermunicipais submeteram a parecer prévio vinculativo (PPV) da AMT as peças de procedimentos, em tempo, de acordo com as regras estabelecidas para toda a União Europeia (UE), ou seja, até 3.12.2019.

¹⁰ Quadro Regulatório aplicável aos serviços de transporte público de passageiros - https://www.amt-autoridade.pt/media/3215/informacao_amt_regime_regulatorio_servicostransportepublico.pdf

¹¹ Tal como anteriormente referido pela AMT (https://www.amt-autoridade.pt/media/2227/alteracaoregjurtransitorio_l52_2015_9jun.pdf) a entrada em vigor do RJSPTP, bem como do Regulamento conformou uma profunda reforma no modelo jurídico da organização dos serviços de transporte público. Todos os operadores do mercado de transportes sujeitos a obrigações de serviço público (OSP), com compensação financeira em razão daquelas obrigações e/ou atribuição de direito exclusivo passam a estar abrangidos pela obrigação de celebração de CSP com as AT competentes, nomeadamente de nível local, devendo tais CSP ser precedidos de procedimento de contratação pública,

33. Naquela informação consta que:

- O legislador estabeleceu, em 2015, nos artigos 9.º e 10.º do regime transitório da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o RJSPTP, um prazo de caducidade *ope legis* – 03-12-2019 - dos títulos de concessão para a exploração do serviço público de transporte de passageiros por modo rodoviário (Autorizações), atribuídos ao abrigo do anterior Regulamento de Transportes em Automóveis (RTA), revogado por aquele diploma, que sustentam uma parte substancial do mercado dos serviços públicos de transporte de passageiros por modo rodoviário;
- Tendo em conta que estamos perante serviços de interesse económico geral (SIEG), qualificados como serviços públicos essenciais¹², como garantia da acessibilidade e inclusão de todos os cidadãos no sistema de transporte público e numa ótica de proporcionalidade, tendo sido necessário conjugar as duas vertentes do interesse público em presença: por um lado garantir o acesso ao mercado através de procedimentos concorrenciais, cumprindo os ditames nacionais e europeus no que se refere à necessidade de proceder à contratualização de serviços de transportes, através de um regime concursal e, por outro, garantir o acesso ao sistema de transporte público por parte de todos os cidadãos;
- Assim, foi aprovado o Decreto-Lei n.º 169-A/2019, de 29 de novembro, que procede à alteração do regime transitório constante da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, permitindo que as autoridades de transportes locais pudessem prorrogar, de forma condicionada, as já mencionadas Autorizações, ou seja, um mecanismo que permite assegurar que não se verificam distorções/disrupções graves no mercado do transporte público de passageiros por via daquela caducidade automática e na pendência de procedimentos concursais;
- O prazo das referidas Autorizações apenas poderia ser prorrogado se, previamente a tal prorrogação, fosse iniciado o procedimento concursal

por procedimento concursal, aberto, imparcial, transparente e não discriminatório. (Nos termos do artigo 19.º do RJSPTP, conjugado com o artigo 5.º do Regulamento, bem como com o Código dos Contratos Públicos (CCP), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, na sua redação atual.)

¹² A Lei n.º 51/2019, de 29 de julho procedeu à alteração da Lei n.º 23/96 de 26 de julho, que cria no ordenamento jurídico alguns mecanismos destinados a proteger o utente de serviços públicos essenciais - passando a incluir no elenco de serviços públicos essenciais, o serviço de transporte de passageiros.

para seleção de novo operador de transporte de passageiros, o qual se inicia (nos termos do mesmo regime), com a submissão das peças procedimentais a parecer por parte da AMT;

- Apenas após a submissão a parecer da AMT das peças concursais, as entidades adjudicantes poderiam, de forma fundamentada e por razões de interesse público relevante - designadamente em caso de rutura ou de risco iminente de rutura do serviço público - emitir atos próprios de prorrogação de Autorizações ou contratos;
- Neste contexto, tendo as autoridades locais apresentado as peças relativas aos procedimentos antes de 3 de dezembro de 2019, consideravam-se cumpridas as exigências do Regulamento, de submissão à concorrência dos serviços de transporte público de passageiros no âmbito do respetivo período transitório, permitindo manter a validade das Autorizações, pelo prazo máximo de 2 anos, como foi o caso da CIM.

34. No referido documento, além das considerações sobre os efetivos impactos, em 2020 e 2021, da Pandemia SARSCoV2 (COVID-19) na gestão dos atuais serviços e na condução dos procedimentos concursais, foram identificados diversos circunstancialismos locais e específicos, relativos à finalização do processo de contratualização do serviço de transporte público de passageiros relativamente à aplicação do modelo de adjudicação de contratos de serviço público de acordo com o regime-regra do “concurso”, previsto no Regulamento e no RJSPTP:

(A) situações em que a AT ainda não promoveu o lançamento do processo de seleção do operador de serviço público de transporte de passageiros; e

(B) situações em que as AT promoveram, de facto, o lançamento de tais concursos, mas em que os mesmos ainda não se encontram concluídos pela ocorrência das várias situações:

- (i) a adjudicação ainda não ocorreu;*
- (ii) a adjudicação ocorreu, mas ainda não foi celebrado o contrato de serviço público;*
- (iii) a adjudicação já ocorreu e o CSP já foi celebrado, mas ainda não se iniciou ou porque aguarda decisões do Tribunal de Contas - TdC ou da Autoridade da Concorrência - AdC (por exemplo) ou porque foi objeto de impugnação judicial ainda não decidida;*

(iv) os concursos foram lançados, mas ficaram “desertos”.

35. A AMT considerou que os circunstancialismos (A) e (B) deveriam ser objeto de tratamento distinto, de acordo com os Princípios da Equidade, Proporcionalidade e do “dever” de Boa Administração, tendo em conta a prossecução do interesse público de assegurar, sem interrupções, a provisão do serviço de transporte público de passageiros e respeitando o regime-regra de submissão à concorrência, sendo que, mesmo nos casos (A), se considerou que as entidades adjudicantes, para evitar uma interrupção grave na provisão, sem interrupções, dos serviços de transporte público de passageiros, poderiam socorrer-se atempadamente dos dispositivos legais em vigor que entendam por mais adequados^{13 14}
36. No que respeita aos circunstancialismos referidos em (B) supra (em que as autoridades locais já deram início ao procedimento de seleção concorrencial do operador do serviço de transporte público de passageiros), após início do procedimento com pedido de emissão de parecer à AMT, foram distinguidas aquelas em que o procedimento ainda não foi concluído por causas “externas” (não imputáveis à entidade adjudicante, que estaria “inibida” de decidir) - como por exemplo, ausência de Parecer da AdC e/ou de

¹³ Será de recordar que no ponto 5. do artigo 5.º do Regulamento se estabelece: (I) “Em caso de rutura dos serviços ou de risco iminente dessa rutura, a autoridade competente pode tomar medidas de emergência; (II) As medidas de emergência consistem na adjudicação por ajuste direto ou num acordo formal de prorrogação de um contrato de serviço público, ou na imposição de prestar determinadas obrigações de serviço público. O operador de serviço público tem o direito de impugnar a decisão de impor a prestação de determinadas obrigações de serviço público. O prazo de adjudicação, prorrogação ou imposição de um contrato de serviço público através de medidas de emergência não pode exceder dois anos.”

Por outro lado, o artigo 19.º do RJSPT estipula: “1 - A exploração do serviço público de transporte de passageiros pode ser adjudicada por ajuste direto, pela autoridade de transportes competente, a operadores internos ou a outros operadores de serviço público, nos termos do artigo 5.º do Regulamento e no respeito pelo disposto no Código dos Contratos Público 2 - A 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. 3 - 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. 4 - Em qualquer dos casos referidos nos n.ºs 2 e 3, o período de contratação não pode exceder o período necessário à conclusão de um procedimento concursal, nos termos do presente RJSPT e da demais legislação aplicável, não podendo, em caso algum, exceder os dois anos”.

Naturalmente, estas normas têm de ser articuladas com o Código dos Contratos Públicos, designadamente no artigo 24.º: 1 - Qualquer que seja o objeto do contrato a celebrar, pode adotar-se o ajuste direto quando: a) Em anterior concurso público ou concurso limitado por prévia qualificação, nenhum candidato se haja apresentado ou nenhum concorrente haja apresentado proposta, e desde que o caderno de encargos e, se for o caso, os requisitos mínimos de capacidade técnica e financeira não sejam substancialmente alterados em relação aos daquele concurso; b) Em anterior concurso público ou concurso limitado por prévia qualificação, todas as propostas apresentadas tenham sido excluídas, desde que o caderno de encargos não seja substancialmente alterado em relação ao daquele concurso; 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 sejam, em caso algum, imputáveis à entidade adjudicante.

A propósito deste último aspeto (adjudicação direta por critérios materiais, por motivos de urgência imperiosa, recomenda-se a releitura das notas AMT - https://www.amt-autoridade.pt/media/1955/auxilios_estado_osp_transportes.pdf e https://www.amt-autoridade.pt/media/2236/parecer-n%C2%BA-30_16ago2019.pdf

¹⁴ <https://www.amt-autoridade.pt/media/1739/informa%C3%A7%C3%A3o-regulamento-ajustes-diretos.pdf> – neste sentido, é importante chamar à colação a Informação emitida pela AMT aos Stakeholders (sobre Ajustes Diretos). Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007 – Obrigatoriedade de Submissão à Concorrência. De 25.07.2018.

- Visto Prévio do Tribunal de Contas (TdC) ou, ainda, pela pendência da ações judiciais [circunstancialismo (B). iii], das situações em que o procedimento foi, de facto, lançado, mas ficou “deserto”, tendo em conta a não resposta do mercado [circunstancialismo (B). iv].
37. Nos casos em que os procedimentos não foram conclusos por “causas externas”, não imputáveis à entidade adjudicante - [circunstancialismo (B). iii] – considerou-se que a lei prevê os mecanismos suficientes para considerar que as Autorizações não caducam *ope legis*¹⁵ e que a operação de transportes poderá continuar, nos seus termos, até obtenção das decisões em falta (por exemplo visto do TdC¹⁶, parecer de entidade administrativa¹⁷, decisão judicial¹⁸).
38. Mais foi referido que até conclusão dos procedimentos, adjudicação/ celebração e início da nova operação de transportes, seria aconselhável que cada autoridade de transportes, analisando a sua situação concreta, pratique, de forma fundamentada, um ato administrativo que clarifique que as referidas Autorizações apenas caducam após conclusão efetiva do procedimento de abertura à concorrência, *i.e.* início da nova operação de transportes por parte do operador selecionado através de procedimento concorrencial (pelo mercado).
39. A forma de melhor assegurar a validade das Autorizações seria a prática de atos administrativos que confirmem a sua prorrogação expressa, por aplicação dos n.ºs 2 e 4 do artigo 19.º do RJSPTP. Foi salientado que a prorrogação, nestes casos, não poderia exceder o prazo máximo de 2 (dois) anos, contado a partir da data desta nova prorrogação¹⁹ e que a prorrogação deveria ser fundamentada, expressando os circunstancialismos e contingências, concretos e locais, aplicáveis à entidade adjudicante e aos seus procedimentos específicos.
40. Mais foi referido que, existindo pagamento de compensações/remunerações, através de contratos de serviço público, quanto aos serviços de transportes titulados por

¹⁵ Ex vi n.º 3 do Artigo 10.º da Lei n.º 52/2015, conforme alterado pelo Decreto-Lei n.º 169-A/2019.

¹⁶ Cfr. *inter alia*, Artigo 45.º da LOPTC.

¹⁷ Cfr. *inter alia*, Artigo 129.º do CPA (Incumprimento do dever de decisão) e, ainda, n.º 3 do Artigo 130.º do CPA (Atos Tácitos).

¹⁸ Cfr. *inter alia* Artigo 128.º do CPA (Proibição de executar o ato administrativo), que estabelece, no seu n.º 1 que quando “quando seja requerida a suspensão da eficácia de um ato administrativo, a entidade administrativa e os beneficiários do ato não podem, após a citação, iniciar ou prosseguir a execução, salvo se, mediante remessa ao tribunal de resolução fundamentada na pendência do processo cautelar, reconhecer que o diferimento da execução seria gravemente prejudicial para o interesse público”.

¹⁹ Cfr. n.º 4, in fine do Artigo 19.º do RJSPTP.

Autorizações, deveriam ser cumpridas todas as regras legais vigentes aplicáveis à autorização, realização e validação de despesa públicas.

41. Na verdade, será de referir que a existência de um contrato de serviço público poderá dispensar a necessidade de emissão de autorizações provisórias, pois aquele constitui título bastante para enquadrar a operação. De facto, inicialmente, as autorizações constituíam o único título habilitante pois, nem sempre, estaria associado o pagamento de compensações/remunerações. Nesta data, constata-se que praticamente todos os serviços de transportes titulados por autorizações provisórias têm associado um contrato de serviço público com pagamento de compensações/remunerações pelo que esta situação não se tratará verdadeiramente de uma exceção, mas sim de uma regra.
42. Contudo, no caso concreto, verificou-se uma situação diversa, tal como exposto pela CIM, ou seja, não está em causa a prática de atos administrativos tendentes à manutenção em exploração dos serviços de transporte público existentes pelo operador incumbente, mas por outro operador, visto que aquele terá decidido deixar de os explorar.
43. Ora, no que se refere às denominadas “autorizações provisórias” as mesmas resultam da convalidação dos anteriores alvarás emitidos ao abrigo do revogado RTA, estando subjacente à formulação dos artigos 9.º a 11.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova RJSPTP que a sua manutenção em vigor depende da vontade das partes, por um lado, em assegurar a ininterruptibilidade do serviço público, e, por outro, do próprio operador, que pode manter ou perder o interesse na operação.
44. Estando a autorização provisória dependente da efetiva exploração do serviço, caso o operador deixe, expressa e/ou comprovadamente, de cumprir as obrigações constantes daquelas autorizações, incluindo a não prestação do serviço, eventualmente por perda de interesse, a autoridade de transportes tem à sua disposição diversos mecanismos previstos na lei a que pode recorrer.
45. Desde logo, se estiver em causa a necessidade de atuar em situações excecionais destinadas a assegurar o interesse público, designadamente em caso de rutura ou de risco iminente de rutura de serviços ou em situações de emergência, tal como previsto no artigo 19.º do RJSPTP, poderá recorrer-se à contratação de outro operador, sendo de sublinhar que o serviço público de transporte de passageiros é um serviço público essencial, nos termos da Lei n.º 23/96, de 26 de julho, alterada pela Lei n.º 51/2019, de 29 de junho.

46. Ou seja, após o cumprimento da obrigatoriedade de submissão à concorrência, estando o procedimento concursal para a região adjudicado, e cumprindo os ditames legais previstos no RJSPTP e no Regulamento, caberá à CIM fundamentar os mecanismos supra referenciados, atentos os circunstancialismos concretos que se verifiquem ou se venham a verificar na área geográfica inscrita na sua esfera de jurisdição, devendo obter-se evidências claras sobre eventual abandono de exploração de um operador incumbente e sustentar, de acordo com o RJSPTP e CCP, uma contratação de âmbito transitório, não deixando de cumprir todas as regras legais aplicáveis à autorização e realização de despesa.
47. Portanto, no caso concreto, afigura-se também admissível o recurso ao ajuste direto, de forma transitória, para evitar o risco iminente de rutura de serviços, na pendência do início da exploração em moldes semelhantes/aproximados do novo contrato de serviço público, precedido de concurso público ou mesmo de contratos celebrados no contexto pandémico (porque mais sujeitos a importantes mecanismos de rigor e certeza quanto a dados reais de exploração e devendo evitar situações de sobrecompensação).

Do contrato de serviço público e compensações

48. 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 CCP e no RJSPTP, decorrendo deste enquadramento legal uma regra geral de submissão à concorrência para serviços prestados por operadores que venham ser selecionados.
49. Quanto a esta matéria, 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;*
 - *«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;

- *«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.*

50. Por sua vez, o artigo 23.º do RJSPTP estabelece, por seu turno, que *“as autoridades de transportes competentes podem impor obrigações de serviço público²⁰ ao operador de serviço público, as quais devem ser formuladas de forma expressa e detalhada, por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis”*.²¹

51. Por outro lado, o artigo 24.º do RJSPTP estabelece que *“o cumprimento de obrigações de serviço público pode conferir o direito a uma compensação por obrigação de serviço público, a atribuir pela autoridade de transportes competente ao operador de serviço público respetivo (...) nos termos do anexo ao Regulamento e do Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto, alterado pela Lei n.º 64/2013, de 27 de agosto.”*

52. Acresce que, segundo o artigo 20.º do RJSPTP, o contrato de serviço público pode assumir a natureza de contrato de concessão de serviço público de transporte de passageiros e de contrato de prestação de serviço público de transporte de passageiros, sendo que:

- *“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*

²⁰ 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, os Estados-Membros beneficiam de uma ampla margem de discricionariedade na definição das obrigações de serviço público em sintonia com as necessidades dos passageiros.

²¹ O artigo 21.º do RJSPTP estabelece que o contrato de serviço público 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.

sob sua responsabilidade, sendo remunerado, total ou parcialmente, pelas tarifas cobradas aos passageiros;

- *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”.*

53. A distinção entre o tipo de contratos suprarreferidos assenta na dicotomia genérica entre contratos “*gross cost*” e “*net cost*”²², em que nos primeiros:

- A retribuição do operador é baseada (principalmente) no nível de produção realizado, designadamente o número de veículos.km anuais;
- A autoridade de transportes mantém a totalidade ou a maioria do risco comercial, ficando com a receita tarifária;
- A autoridade de transporte realiza o planeamento, a definição e a atualização da rede, da oferta e dos tarifários e a sua integração com outros operadores;
- Os operadores, não tendo que suportar o risco comercial (que não controlam), tendem a requerer um nível de remuneração mais reduzido do que no “*net cost*”;
- O maior incentivo do operador é a otimização da eficiência e dos custos de produção, em que a remuneração do operador é indiferente da rentabilidade de cada linha;
- Pode minimizar efeitos negativos resultantes de assimetrias de informação entre o operador e a autoridade de transportes, no que concerne às contas da prestação de serviços.^{23 24.}

54. Independentemente da aplicação específica dos requisitos constantes do anexo ao Regulamento²⁵ no que se refere ao cálculo de compensações financeiras pela prática

²² Comunicação da Comissão Orientações para a interpretação do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, publicada no Jornal Oficial da União Europeia C/92 de 29 de março de 2014.

²³ Comunicação interpretativa da Comissão sobre a aplicação do direito comunitário em matéria de contratos públicos e de concessões às parcerias público-privadas institucionalizadas (PPPI). (Texto relevante para efeitos do EEE) (2008/C 91/02).

²⁴ A ambos os tipos de contrato aplicam-se as regras do Regulamento, sendo que para as especificidades procedimentais de contratação pública aplica-se o CCP, uma vez que a Comissão Europeia considera-o como uma medida nacional de implementação do Regulamento.

²⁵ De acordo com o artigo 5.º do Regulamento, “Os contratos de serviço público devem ser adjudicados de acordo com as regras estabelecidas no presente regulamento. No entanto, os contratos de serviços ou os contratos públicos de serviços, tal como

de obrigações de serviço público, as obrigações de transparência e objetividade na definição de obrigações contratuais que dali decorrem são essenciais para o próprio exercício de diagnóstico sobre a (des)necessidade de pagamento de compensações e de definição do nível de serviço que se pretende, sendo essa transparência necessária não só para aferir da conformidade legal, mas também jurisprudencial²⁶.

55. No que diz respeito ao pagamento de compensações financeiras, a Comissão Europeia refere que²⁷, *“contrariamente ao que acontece noutros setores, à compensação por obrigações de serviço público no setor dos transportes terrestres aplica-se o artigo 93.º e não o artigo 106.º, n.º 2, do TFUE. Consequentemente, as regras da União relativas à compensação por serviços de interesse económico geral²⁸ que têm por base o artigo 106.º, n.º 2, do Tratado, não se aplicam aos transportes terrestres”*.²⁹ (...) *Tratando-se de serviços de transporte público ferroviário ou rodoviário de passageiros, e acordo com o artigo 9.º, n.º 1, do regulamento (CE) n.º 1370/2007, desde que sejam pagas nas condições estabelecidas no regulamento, as compensações por esses serviços são consideradas compatíveis com o mercado interno e não carecem da notificação prévia exigida pelo artigo 108.º, n.º 3, do TFUE.”*
56. No caso do Regulamento, o Anexo ao mesmo estabelece, na generalidade, que:
- As compensações ligadas a contratos de serviço público não podem exceder um montante que corresponda ao efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e as receitas do operador de serviço público;
 - As incidências devem ser avaliadas comparando a situação em que é executada a obrigação de serviço público com a situação que teria existido se a obrigação não tivesse sido executada. Para calcular as incidências financeiras líquidas, devem ser tidos em conta os custos incorridos em relação

definidos nas Diretivas 2004/17/CE ou 2004/18/CE, para o transporte público de passageiros por autocarro ou elétrico, devem ser adjudicados nos termos dessas diretivas na medida em que tais contratos não assumam a forma de contratos de concessão de serviços, tal como definidos nessas diretivas. Sempre que os contratos devam ser adjudicados nos termos das Diretivas 2004/17/CE ou 2004/18/CE, não se aplica o disposto nos n.ºs 2 a 6 do presente artigo.”

²⁶ A título de exemplo, do Tribunal de Justiça da União Europeia, o Processo C-280/00, Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg contra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Coletânea 2003, p. I-7747).

²⁷ Comunicação da Comissão “Orientações para a interpretação do Regulamento”.

²⁸ Nomeadamente a Decisão da Comissão relativa à aplicação do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral (JO L 7 de 11.1.2012, p. 3) e o Enquadramento da União Europeia aplicável aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público (JO C 8 de 11.1.2012, p. 15).

²⁹ Aplica-se-lhes, contudo, o Regulamento (UE) n.º 360/2012 da Comissão, de 25 de abril de 2012, relativo à aplicação dos artigos 107.º e 108.º do TFUE aos auxílios *de minimis* concedidos a empresas que prestam serviços de interesse económico geral (JO L 114 de 26.4.2012, p. 8).

a obrigações de serviço público impostas pela autoridade competente, incluídas num contrato de serviço público e/ou numa regra geral, menos as incidências financeiras positivas geradas na rede explorada ao abrigo das obrigações de serviço público em causa, menos as receitas decorrentes da aplicação do tarifário ou quaisquer outras receitas decorrentes do cumprimento da obrigação ou obrigações de serviço público em causa, acrescido de um lucro razoável³⁰, igual ao efeito financeiro líquido.³¹

57. Neste contexto, fazemos especial referência à doutrina estabelecida pelo Acórdão Altmark Trans do TJUE³² relativamente à atribuição de compensações financeiras aos serviços de interesse económico geral (SIEG) e a sua articulação com as disposições dos Artigos 93.º e 107.º do TFUE. De facto, à luz do edifício jurídico aplicável aos serviços de transporte público de passageiros, abrangidos pelo Regulamento, as subvenções públicas que se destinam a permitir a exploração de serviços regulares de transportes municipais, intermunicipais e interregionais (SIEG) não são consideradas Auxílios de Estado na medida em que devam ser consideradas uma compensação que representa a contrapartida das prestações efetuadas pelas empresas beneficiárias para cumprir OSP.
58. Acrescenta ainda a Comissão que *“a presunção de compatibilidade e a exoneração a que faz referência o parágrafo anterior, não excluem a possibilidade de as compensações pela prestação de serviços de transporte público constituírem auxílio estatal. Para não o serem, as compensações terão de satisfazer as quatro condições*

³⁰ Por «lucro razoável» entende-se uma taxa de remuneração do capital que seja habitual no setor de um determinado Estado-Membro, e que deve ter em conta o risco, ou a inexistência de risco, incorrido pelo operador de serviço público devido à intervenção da autoridade pública.

³¹ Enquadramento legal e jurisprudencial aplicável a Auxílios de Estado e compensações por obrigações serviço público no setor dos transportes-- https://www.amt-autoridade.pt/media/1955/auxilios_estado_osp_transportes.pdf . No que respeita a obrigações de serviço público, e na medida em que são suscetíveis de constituir auxílios estatais na aceção do n.º 1 do artigo 107.º do Tratado de Funcionamento da União Europeia - TFUE, apenas as compensações pagas em conformidade com o regime estabelecido pelo Regulamento são compatíveis com o mercado comum e dispensadas da obrigação de notificação prévia prevista no TFUE.

³² Processo C-280/00 Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg Contra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

estabelecidas pelo Tribunal de Justiça no acórdão *Altmark*^{33 34 35} Ainda nos termos de referida jurisprudência, a concessão de auxílios é suscetível de cair no âmbito da exceção em referência “*desde que o auxílio vise apenas compensar os custos suplementares provocados pelo cumprimento da missão especial que incumbe à empresa responsável pela gestão do SIEG...*”.

59. No caso concreto, e após consulta ao mercado, a CIM pretende contratualizar que:

- Tendo por base a consulta preliminar ao mercado, o preço base unitário por veículo quilómetro é de €[confidencial] /km;
- Considerando as produções quilométricas apresentadas no Anexo 1 – Rede, resulta um total estimado de [confidencial] km, que correspondem a um preço base total do procedimento de ajuste direto no valor de €[confidencial];
- Apenas serão contabilizados os veículos.km comerciais efetivamente produzidos e reportados pelo Sistema de Apoio à Exploração, não podendo os mesmos exceder os previstos no Plano de Rede e Oferta em vigor;
- Caso o Adjudicatário realize uma produção quilométrica comercial diferente do valor de produção quilométrica comercial de referência anual definida no Anexo 1 - Rede, a remuneração é objeto de ajustamento.

60. De sublinhar que a escolha deste modelo contratual é fruto da experiência obtida não só com o procedimento concursal em curso, mas também com a implementação do PART, desde 2019, e com a gestão de serviços essenciais em 2020, nos termos do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril.

³³ Ver também a secção 3 da comunicação da Comissão relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral (JO C 8 de 11.1.2012, p. 4).

³⁴ O Tribunal entendeu que: (i) Existe a necessidade de definir e atribuir, de modo claro e transparente, as obrigações de serviço público desde o início para que se possa deduzir com exatidão quais as obrigações de serviço público impostas às empresas; (ii) Os parâmetros com base nos quais o montante exato de compensação é calculado devem ser previamente estabelecidos, de forma objetiva e transparente, a fim de evitar que inclua uma vantagem económica suscetível de favorecer a empresa beneficiária em relação às empresas concorrentes; (iii) É necessário efetuar um juízo de proporcionalidade entre o montante da compensação atribuída e o custo suplementar suportado com o cumprimento das obrigações de serviço público com o intuito de evitar casos de compensação excessiva; (iv) Assim, a compensação não pode ultrapassar o que é necessário para cobrir total ou parcialmente os custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas obtidas, assim como um lucro razoável pela execução destas obrigações; (v) Como critério de eficiência deve existir num procedimento de contratação pública que possibilite selecionar o candidato que apresente as melhores condições para proceder ao fornecimento de um serviço de interesse económico geral ao menor custo possível para a coletividade e, alternativamente, quando não seja empregue o procedimento de concurso público, o nível da compensação deve basear-se na análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada em meios de transporte para poder satisfazer as exigências de serviço público requeridas teria suportado para cumprir estas obrigações, tendo em conta as respetivas receitas, assim como um lucro razoável relativo à execução destas obrigações.

³⁵ De acordo com as Orientações da Comissão: “*Em qualquer caso, dependendo das circunstâncias específicas de cada contrato de serviço público, impõe-se uma avaliação casuística pela autoridade competente, para determinar o nível adequado de lucro razoável. Entre outros fatores, há que ter em conta as características específicas da empresa, a remuneração normal de mercado para serviços semelhantes e o nível de risco associado a cada contrato de serviço público.*”.

61. Será de referir que a CIM comunicou à AMT os atos impositivos de obrigações de serviço público de serviços essenciais em 2020, nos termos do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, que expressam claramente (i) que a imposição da obrigação de serviço público de realização dos serviços identificados confere aos operadores o direito a uma compensação por obrigação de serviço público, a atribuir pela CIM, (ii) que o cálculo das obrigações de serviço público leva em consideração elementos específicos, objetivos e quantificáveis: Custo da exploração de uma linha de serviço público de transporte de passageiros; Custo de produção por quilómetro; Receitas geradas pela exploração dos serviços de transporte.
62. Por outro lado, a CIM faz uma análise crítica da remuneração, considerando que a mesma é adequada às atuais condições de operação, visto significar um agravamento de [confidencial] €/km, e que refletem os aumentos com os custos com combustíveis e com motoristas. Mais refere que tem implementado um sistema de apuro e validação das receitas reportadas pelos diferentes operadores e que o sistema compreende o envio de informação sobre a receita, desagregada à circulação e devidamente assinada pelo respetivo Responsável Financeiro / Técnico Oficial de Contas, sendo posteriormente validada pelos fiscais contratados especificamente para o efeito pela CIM, que procede a um escrutínio aleatório da operação.
63. De referir também que com a publicação do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, a AMT emitiu, desde logo, diversas orientações^{36 37 38 39}, designadamente:
- Para esta Autoridade, os operadores deveriam remeter toda a informação operacional e financeira que permita avaliar se as verbas que lhes foram atribuídas não representam uma sobrecompensação ou duplicação de apoios para o mesmo fim⁴⁰, Tal é determinante para a prossecução do superior

³⁶ Financiamento e Compensações aos Operadores de Transportes Essenciais, no Âmbito da Pandemia - Decreto-Lei N.º 14-C/2020, de 7 De Abril - COVID-19 - https://www.amt-autoridade.pt/media/2437/faq_compensacoestarifarias.pdf

³⁷ http://www.amt-autoridade.pt/media/2641/linhas_orientacao_poscp.pdf

³⁸ De referir, igualmente, que nos termos 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, os operadores de transportes devem remeter e registar, anualmente ou sempre que se justifique, informação operacional, económica e financeira às autoridades de transportes, devendo estas validar tal informação, bem como decorre artigo 18.º do Regulamento n.º 430/2019, de 16 de Maio e do n.º 1 do artigo 7.º do regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro, a necessidade de transmissão periódica de informação entre operadores e autoridades de transportes, designadamente quanto a compensações por obrigações de serviço público - Obrigações Legais de Transmissão de Informação por Parte de Operadores de Transportes - http://www.amt-autoridade.pt/media/2118/obrigacoes_legais_transmissao_informacao.pdf

³⁹ Orientações - Obrigações de Reporte e Publicitação - Regulamento n.º 430/2019 e Regulamento (CE) n.º 1370/2007 - http://www.amt-autoridade.pt/media/2129/orientacoes_amt_obrigacoes_reporte_relatorios_publicos.pdf

⁴⁰ Designadamente: (i). Relatório e Contas; (ii) Demonstração dos serviços efetivamente prestados e uma conta de exploração do serviço público de transporte de passageiros, antes e depois das restrições e limitações decorrentes das medidas de mitigação da pandemia COVID-19;; (iii) Demonstração dos recebimentos de subsídios à exploração ou outros apoios

interesse público inerente ao controlo de legalidade, da atribuição de compensações financeiras e do dispêndio de recursos públicos e cumprimento dos normativos legais nacionais e europeus, bem como jurisprudenciais, aplicáveis à matéria⁴¹;

- No que se refere ao racional de apuramento de compensações, aplica-se, na generalidade, o previsto no artigo 24.º do RJSPTP, bem como no artigo 4.º do Regulamento (CE) 1370/2007, nas informações desta Autoridade⁴² e nas Orientações da Comissão Europeia⁴³, ou seja, devem ser tidos em conta os gastos e rendimentos associados à prestação de um serviço público, e sempre que se trate da imposição de uma OSP^{44 45 46}.
- Neste contexto, conforme recomendado pela AMT, e de forma a assegurar a contínua verificação dos dados de exploração e a adequação do contrato/acordo celebrado e respetivos pagamentos, deveria assegurar-se, entre outras matérias: (i) Definição objetiva e mensurável de OSP a cumprir pelo operador; (ii) Garantir a elaboração de reportes periódicos de execução contratual quanto ao cumprimento do serviço público, indicando gastos e rendimentos associados aos serviços produzidos, carreiras efetuadas bem como demonstrando o cumprimento de horários e frequências (comparando o serviço programado, anunciado e efetuado)⁴⁷; (iii) Realizar auditorias ou procedimentos de certificação ou validação dos dados transmitidos pelo

concedidos no mesmo contexto; (iv) Comunicação de compensações e remunerações recebidas através de instrumentos legais, regulamentares e contratuais, por parte de entidades públicas.

⁴¹ Enquadramento legal e jurisprudencial aplicável a Auxílios de Estado e compensações por obrigações serviço público no setor dos transportes - http://www.amt-autoridade.pt/media/1955/auxilios_estado_osp_transportes.pdf.

⁴² Designadamente http://www.amt-autoridade.pt/media/1955/auxilios_estado_osp_transportes.pdf e http://www.amt-autoridade.pt/media/2437/faq_compensacoestarifarias.pdf

⁴³ https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/land_transport_overview_rules_during_coronavirus.pdf e <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52014XC0329%2801%29>

⁴⁴ Ver Enquadramento legal e jurisprudencial aplicável a Auxílios de Estado e compensações por obrigações serviço público no setor dos transportes http://www.amt-autoridade.pt/media/1955/auxilios_estado_osp_transportes.pdf

⁴⁵ Relatórios sobre compensações financeiras no setor dos transportes (http://www.amt-autoridade.pt/media/1949/compensacoes_financeiras_2009-2017.pdf e http://www.amt-autoridade.pt/media/2593/compensacoes_financeiras.pdf) e <http://www.amt-autoridade.pt/media/2877/compensacoesfinanceiras.pdf>

⁴⁶ https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/land_transport_overview_rules_during_coronavirus.pdf

⁴⁷ Incluindo assegurar a transmissão de informação dos dados previstos nos termos do artigo 22.º do RJSPTP - Ação de supervisão ao cumprimento de obrigações legais de prestação de informação por parte de operadores de transportes: http://www.amt-autoridade.pt/media/2273/obrigacoes_legais_reporte_informacao_operadores_transportes.pdf e http://www.amt-autoridade.pt/media/2118/obrigacoes_legais_transmissao_informacao.pdf e https://www.amt-autoridade.pt/media/2784/procedimentos_contraordenacionais_incumprimento_obrigacoes_inf.pdf

operador, e garantir que este detém adequados sistemas contabilísticos, nos termos previstos no Regulamento (CE) 1370/2007^{48 49}.

- Isto porque, de forma a permitir não só a adequada formação/fundamentação do preço contratual/compensação/remuneração num contrato de serviço público, mas ainda a adequada monitorização e fiscalização contratual⁵⁰, caberá à autoridade de transportes obter, e ao operador apresentar, dados devidamente segmentados e demonstrados dentro de cada rubrica, isto é, acompanhados de documentação de suporte que os sustentem/justifiquem. Tal justifica-se porque a competência para fundamentar o preço contratual/compensação a pagar, nos termos do Código dos Contratos Públicos e do RJSPTP impende sobre a entidade adjudicante/autoridade de transportes;
- Neste sentido, foram apresentados alguns exemplos – não taxativos - das rubricas que devem ser devidamente segmentadas e fundamentadas, bem como dos respetivos documentos/indicadores de suporte, que deverão ser tidos em conta, não só para a formação do preço contratual, mas também para validação de dados que sejam apresentados durante a execução contratual (fiscalização/monitorização):

Custos	Descrição	Documentos/indicador de Suporte para validação
Manutenção	Valores afetos ao pagamento das reparações/manutenções do material circulante (pessoal, lubrificantes pneus, peças e acessórios, entre outros)	<ul style="list-style-type: none"> • (mapa de pessoal afeto à manutenção com indicação da remuneração média anual e indicação do n.º de horas de manutenção/veículo); • indicação de n.º de veículos afetos à linha

⁴⁸ Também se recomendava estipular obrigação contratual do operador colaborar no cumprimento do previsto no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento 1370/2007 quanto à elaboração de relatório anual circunstanciado sobre as OSP e dos relatórios de desempenho previstos no Regulamento n.º 430/2019, sob pena de aplicação de sanção contratual. - Orientações para a elaboração de reportes públicos sobre obrigações de serviço público previstos no Regulamento (CE) 1370/2007 (http://www.amt-autoridade.pt/media/2129/orientacoes_amt_obrigacoes_reporte_relatorios_publicos.pdf e <https://www.amt-autoridade.pt/gest%C3%A3o-do-conhecimento/conhecimento-transversal/relatorioobrigacoesservicopublico>).

⁴⁹ Regulamento n.º 430/2019, publicado em Diário da República, 2.ª série, n.º 94, de 16 de maio - <https://dre.pt/application/file/a/122316244> pela AMT, contendo indicadores de monitorização de desempenho contratual e com impactos em regras de formação de preços. Este regulamento foi elaborado com base em estudo económico e financeiro: http://www.amt-autoridade.pt/media/1885/estudo_suporte-regras_principios_gerais_ambito_tarifario_consulta-publica.pdf

⁵⁰ Guião de preparação de procedimentos concursais, incluindo formulário tipo de caderno de encargos (ou contratos de serviço público): <https://gtatransportes.files.wordpress.com/2018/11/quic3a3o-de-apoio-c3a0-preparac3a7c3a3o-e-conduc3a7c3a3o-de-procedimentos-de-contratac3a7c3a3o-versc3a3o-previa.pdf>

Amortizações	Valor afeto ao pagamento gradual de uma dívida	<ul style="list-style-type: none"> • Mapa de material circulante com idade de cada veículo afeto à exploração; • valor de aquisição e ano de aquisição do veículo
Seguros	Valor afeto ao pagamento de determinado montante para cobertura de riscos ou danos	<ul style="list-style-type: none"> • Mapa com Identificação dos diferentes Seguros e respetiva % de imputação
Combustíveis	Valores afetos ao pagamento de gasóleo, gás, etc	<ul style="list-style-type: none"> • Consumo Total por linha • Valor médio consumo/veículo
Encargos com motoristas	Valor afetos ao pagamento de salários, TSU e outras remunerações (horas extraordinárias)	<ul style="list-style-type: none"> • Nº de motoristas afetos ao serviço/linha; • Mapa de pessoal com encargos ou indicação da remuneração média anual
SG&A	Serviços gerais e Administrativos	<ul style="list-style-type: none"> • Custos totais SG&A desagregados

Receitas	Descrição	Documentos/indicador de Suporte para validação
Receitas de passes escolares	Valores afetos ao recebimento de valores pagos pela autoridade de transporte na aquisição de passes de estudantes do município.	<ul style="list-style-type: none"> • Plano escolar com indicação nomeadamente do nº de alunos a transportar, percursos, e valor de cada passe por aluno
Receita de outros passes	Valor afeto ao recebimento de valores relativos a passes pagos pelo cidadão em geral.	<ul style="list-style-type: none"> • Documento com desagregação da receita por tipo de passe com individualização das diferentes compensações quando existam, designadamente, PART, 4_18; sub_23; intermodal/andante; social+
Outras Receitas	Valor afeto ao recebimento de outras receitas, tais como títulos simples, carteiras de módulos, publicidade	<ul style="list-style-type: none"> • Documento com desagregação das diferentes outras receitas, e no caso de receita tarifária identificar por tipo de título

- Sem prejuízo de serem fixados critérios objetivos, permitindo a existência de racional para proceder a pagamentos por conta, na verdade, seria de garantir a possibilidade de efetivo ajuste de tais valores, caso se verifique que os valores reais e comprovados de gastos e rendimentos diferem daquilo que foi estimado inicialmente. Ou seja, admite-se a revisão de montantes de compensações, caso se verifique que as variáveis estimadas e constantes do seu cálculo sofreram alterações em função de dados reais relativos a serviços produzidos e não a consideração de variáveis não aceitáveis ou não contabilizadas inicialmente;
- Quanto aos gastos operacionais elegíveis, apenas seria de considerar a componente fixa dos gastos operacionais e a componente variável associada

à efetiva prestação dos serviços essenciais definidos pelas autoridades de transportes;

- O défice elegível para financiamento, resultaria da soma das receitas da venda de títulos de transporte ou prestações de serviços no âmbito do transporte público de passageiros com os subsídios à exploração (tais como compensações financeiras PART, PROTransP, Passes 4_18, sub23 e social, ou outros apoios travessais à economia, como sejam o lay-off) deduzindo-se os gastos fixos da exploração - tendo em conta a oferta determinada no período homologado de 2019 e os gastos variáveis em relação aos serviços de transporte público essenciais que forem definidos pelas AT;
- A imputação de valores médios ou de referência relativos à empresa e aos serviços operados a nível nacional, não se afigurava aceitável, uma vez que devem ser tidos em conta os custos efetivos relacionados com o serviço em concreto, nem se considera igualmente aceitável ter em conta perdas relativa a todo o grupo de empresas e de outros serviços que não estejam diretamente relacionados com a operação neste território, bem como não se considerava aceitável que o financiamento ao serviço público possa ser canalizado para cobrir défices de exploração de atividades comerciais.

64. De salientar que a avaliação da conformidade do presente contrato, tendo em conta a experiência dos atos impositivos de serviços essenciais, ao abrigo do Decreto-lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, não consubstancia a avaliação prevista no artigo 6.º daquele diploma, procedimento esse que é efetuado em sede própria.
65. De qualquer forma, importa sublinhar que quando a CIM refere que *“Em face do exposto, os valores das remunerações pagas são fiscalizados pela AITC na componente “receita”. Na componente “despesa” remetemos essa competência para a AMT nos termos do já referido Artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 14-C 2020, de 7 de abril”* e que *“Na medida em que estes serviços serão prestados no âmbito de aplicação do Decreto-Lei n.º 14-C 2020, de 7 de abril, e com referência ao Artigo 6.º do referido diploma, o contrato não salvaguarda situações de sobrecompensação, ficando essa competência a cargo da a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), que supervisionará a execução do contrato recorrendo às informações periodicamente remetidas pela AITC.”*, tal não se afigura correto:
66. Em rigor, a obrigação do correto cálculo de compensações, de acordo com o Regulamento, que implica salvaguardar, por diversos mecanismos, a não existência de

sobrecompensação, recai, em primeira linha sobre as entidades competentes para a contratualização de serviços públicos (nos termos do Regulamento e do RJSPTP) e competentes para a autorização de despesa (segundo o CCP), ou seja, nas autoridades de transportes locais.

67. Acresce que, no contexto Pandémico, foi necessário definir procedimentos ágeis e céleres destinados ao financiamento da economia e à manutenção de serviços essenciais, obstando à habitual intervenção prévia da AMT designadamente através da emissão de pareceres prévios vinculativos sobre peças de formação e contratos, o que faz sublinhar e reforça a importância da intervenção das autoridades locais na adequada definição de obrigações de serviço público e cálculo das correspondentes compensações.
68. É certo que a AMT mantém as suas competências de supervisão e aferição da compliance de instrumentos contratuais e da sua execução, mas tal não pode implicar o não exercício de competências próprias de entidades públicas em função do exercício de demais competências de outras entidades públicas.
69. Acresce que o CE estabelece - o nível de serviço e as condições de exploração do serviço público de transporte de passageiros, que incluem diversas dimensões, designadamente: (i) Carreiras a explorar, (ii) número de circulações, (iii) tarifários, (iv) requisitos dos veículos (v) informação ao público, (vi) obrigações de reporte; obrigações societárias; obrigações de imagem; obrigações de relacionamento com os passageiros; obrigações de manutenção; obrigações de limpeza; (vii) penalidades, comprovando a existência de uma significativa falha de mercado no quadro atual que deve ser suprida.
70. Face à documentação apresentada, podemos concluir que estamos perante um procedimento tendente à escolha de um operador para prestar um serviço público, com obrigações de serviço público prévia e objetivamente definidas, tendo em conta o interesse público, o interesse comercial do operador, a sua justa remuneração, bem como a sustentação de um serviço público de qualidade na perspetiva pública e num caráter transitório.
71. Afigura-se que do procedimento não decorre qualquer vantagem económica suscetível de favorecer a empresa beneficiária em relação a empresas concorrentes em igualdade de circunstâncias, até porque foi efetuada consulta ao mercado, tendo em conta o procedimento concorrencial em curso e tendo por base a experiência de implementação do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, não existindo evidências de que a remuneração permita cobrir os custos ocasionados com o serviço público.

72. Acresce que, à partida, estará afastado um cenário de sobrecompensação já que as compensações dependem da demonstração dos dados reais da exploração, acrescentando o facto de que os mecanismos sancionatórios – desde que efetivos e dissuasores - podem constituir incentivos à eficiência.⁵¹
73. Por outro lado, a imposição de implementação de sistemas contabilísticos adequados⁵² evidenciará as contas de exploração atinentes ao serviço público face a outras atividades desenvolvidas, devendo fundamentar-se os critérios utilizados para imputação dos custos comuns.
74. No que se refere ao “lucro razoável”, de referir que a AMT tem assumido como referência o valor médio da taxa de rendibilidade do ativo em 2019 do setor (H) das empresas de transportes e armazenagem⁵³, que é de 10%. Esta taxa de remuneração, por se tratar do valor de referência do setor em Portugal, acautela o risco incorrido pelo operador de transportes devido à intervenção da autoridade pública e, por isso, é considerado como o lucro razoável⁵⁴ associado à execução deste serviço público de transporte de passageiros. Tal não significa, no entanto, que aquela percentagem deva, obrigatoriamente, ser alcançada.
75. Recorde-se que, sem prejuízo das atribuições próprias das instâncias nacionais e europeias competentes, os critérios enunciados para aferição da legalidade de fluxos financeiros apenas se consideram cumpridos, na perspetiva da temática dos auxílios de Estado se, ao longo da execução contratual, forem efetiva e corretamente aplicados os critérios de cálculo e pagamento das compensações (se a elas houver lugar), face às circunstâncias concretas da prestação do serviço que as fundamentam, sendo esses os

⁵¹ Publicado no Jornal Oficial da União Europeia - (2014/C 92/01) 29.3.2014. Segundo as Orientações da Comissão Europeia para a interpretação do Regulamento relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, “é de encorajar, em geral, a utilização de incentivos à eficiência no mecanismo de compensação. Sublinhe-se que os regimes de compensação que se limitam a cobrir os custos realmente incorridos não dão grande incentivo à empresa de transportes para que siga uma política de contenção de custos ou se esforce por ganhar eficiência”.

⁵² Como refere a Comunicação da Comissão “Quando o prestador do serviço público exerce também atividades comerciais, é necessário assegurar que a compensação pública que ele recebe não é utilizada para reforçar a sua posição concorrencial nas atividades comerciais. O anexo do regulamento estabelece regras destinadas a prevenir a subsídiação das atividades comerciais com as receitas das atividades de serviço público. Tais regras consistem essencialmente na separação das contas dos dois tipos de atividade (serviço público e serviço comercial) e num método sólido de repartição de custos que reflita os custos reais da prestação do serviço público”. Acrescenta que os “n.ºs 1 e 2 do artigo 4.º do regulamento, em combinação com as regras estabelecidas no anexo, preveem a correta repartição, pelos dois tipos de atividade, dos custos e receitas associados respetivamente à prestação dos serviços no âmbito do contrato de serviço público e à atividade comercial, no intuito de possibilitar a monitorização eficaz da utilização dada à compensação pública e da eventual subsídiação cruzada. (...). Por exemplo, quando o serviço público e a atividade comercial compartilham os meios de transporte (material circulante ou autocarros) ou outros ativos ou serviços necessários à prestação do serviço público (escritórios, pessoal ou estações), os custos conexos devem ser imputados aos dois tipos de atividade na proporção do seu peso relativo no total das prestações de transporte fornecidas pela empresa (...)”.

⁵³ Publicada pelo Banco de Portugal, nas estatísticas dos quadros do setor (setor H), disponível no site do BP, em <https://www.bportugal.pt/QS/qsweb/Dashboards>.

⁵⁴ Para efeitos do Regulamento (CE) 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro.

factos que devem carecer de verificação permanente e sistemática pela autoridade de transportes, mas também pela AMT, designadamente na sequência de remissão, por parte daquela, do relatório previsto no artigo 7.º do Regulamento e de sua responsabilidade.

76. Por isso, a aferição da *compliance* dos instrumentos pré-contratuais e contratuais não é meramente formal, estendendo-se à execução desses mesmos instrumentos, o que neste caso concreto se afigura estar garantido.

Obrigações contratuais/Indicadores

77. A AMT tem considerado fundamental a existência de informação de reporte⁵⁵, nomeadamente, dados económicos, financeiros e de exploração que permitam às entidades de supervisão e de fiscalização aferir da conformidade do cumprimento das regras europeias quanto ao pagamento de compensações, designadamente à AMT, nos termos da alínea c) do n.º 3 do artigo 34.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio. De sublinhar que a AMT pretende fazer a supervisão da implementação destes indicadores de forma periódica, anualmente, e pelo menos semestral, no decurso dos dois primeiros anos de vigência do contrato e tendo em conta o já referido relatório a elaborar pela autoridade de transportes, nos termos do artigo 7.º do Regulamento (e do Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio⁵⁶).
78. No caso concreto, sublinha-se que, à semelhança do procedimento concursal, devem ser tidas conta as orientações da AMT quanto ao elenco de indicadores relevantes para efeitos de monitorização de contratos de serviço público⁵⁷, bem como procedimentos e indicadores adicionais precisos, exaustivos e de transmissão periódica e sistemática da informação relevante, o que pode permitir não só efetuar uma monitorização⁵⁸ eficaz da

⁵⁵ Ver: Acompanhamento da implementação do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros - Ponto de situação 2016-2020 - https://www.amtautoridade.pt/media/2908/acompanhamento_implementacao_rjsptp_2016-2020.pdf ; Relatórios de Obrigações de Serviço Público: https://www.amt-autoridade.pt/media/2970/regulamento_n273_2021_de_23_de_marco.pdf e Controlo das compensações financeiras no serviço público de transporte de passageiros - <https://www.amtautoridade.pt/media/2922/compensacoesfinanceiras.pdf>
⁵⁶ https://www.amt-autoridade.pt/media/2971/1%C2%AA-altera%C3%A7%C3%A3o_regulamento_430-2019.pdf

⁵⁷ https://www.amt-autoridade.pt/media/1777/csite_indicadores_monitorizacao_supervisao_at.pdf

⁵⁸ Tal como referido nas Orientações da Comissão: “O contrato de serviço público deve também, por princípio, estipular verificações regulares durante a sua vigência, para se detetarem precocemente situações evidentes de sobrecompensação e lhes pôr termo, em particular se o contrato for de longa duração. As autoridades competentes são obrigadas a verificar a observância das condições contratuais durante a vigência dos contratos de serviço público. Para ajudar a efetuar estas verificações de forma normalizada, poderão criar-se ferramentas informáticas. A existência de sobrecompensação deve ser avaliada separadamente para cada contrato de serviço público, a fim de evitar que lucros excessivos de um serviço público se diluam na média de vários contratos. No caso da investigação ex post, a eventualidade de as compensações recebidas excederem o efeito financeiro líquido do serviço público, conforme definido no anexo do regulamento, pode ser avaliada com base nos dados financeiros relativos às receitas e custos reais, uma vez que os regimes de compensação já estarão criados. O método, contudo, não muda: a compensação não deve exceder o montante a que a empresa teria direito de acordo com os parâmetros estabelecidos no contrato, ainda que esse montante não seja suficiente para cobrir os custos líquidos reais.”

execução contratual⁵⁹ ⁶⁰, bem como para acorrer à dinâmica da gestão contratual (alterações ao nível de serviço em função das circunstâncias).

79. No caso concreto, esta aferição afigura-se ser possível tendo em conta os sistemas de apoio à exploração previstos contratualmente, podendo também o operador comunicar com os passageiros de forma mais correta, clara e transparente, permitindo ainda desagregar, de forma objetiva, os dados tendentes a apurar o cabal cumprimento de horários e frequências.
80. Contudo, o CE não é claro quanto aos mecanismos sancionatórios, nos termos do artigo 45.º do RJSPTP, o que deverá ser corrigido.

Do contrato de serviço público e outros aspetos contratuais

81. No que se refere à relação com o passageiro, considera-se que o caderno de encargos dá adequada execução ao Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro, que estabelece as condições que devem ser observadas no contrato de transporte rodoviário de passageiros e bagagens, em serviços regulares, bem como ao Regulamento (UE) n.º 181/2011, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011.
82. Deverá também ser dado cumprimento ao artigo 7.º do Regulamento que estipula que *“Cada autoridade competente torna público, anualmente, um relatório circunstanciado sobre as obrigações de serviço público da sua competência. Esse relatório inclui a data de início e a duração dos contratos de serviço público, os operadores de serviço público selecionados e as compensações e os direitos exclusivos que lhes são concedidos como contrapartida. O relatório estabelece a distinção entre transporte por autocarro e por caminho-de-ferro, possibilita o controlo e a avaliação do desempenho, da qualidade e do financiamento da rede de transportes públicos, e, se adequado, presta informações sobre a natureza e a extensão dos direitos exclusivos concedidos. O relatório toma em consideração os objetivos estratégicos enunciados em documentos sobre a política de transportes públicos nos Estados-Membros em causa.”* Julga-se assim que os deveres

⁵⁹ Desta forma também se proporciona uma eficaz supervisão e fiscalização do serviço de transportes, designadamente pela AMT, no âmbito, entre outros, da alínea c) do n.º 3 do artigo 34.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, no que se refere, a título exemplificativo, ao controlo anual das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral nos setores regulados, como já anteriormente referido. Se os dados relativos à gestão contratual forem sempre sujeitos a imperativos de maior especificidade, atualidade e certeza, também os dados que possam a ser vir transmitidos para a AMT, ou outras entidades fiscalizadoras, estarão sujeitos a tais imperativos.

⁶⁰ Também desta forma se dá cumprimento ao n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento e ao ponto 2.5.1. das Orientações da Comissão: *“o artigo 7.º, n.º 1, do regulamento prevê que cada autoridade competente publique um relatório anual circunstanciado sobre as obrigações de serviço público que são da sua competência, os operadores de serviços públicos selecionados e as compensações e os direitos exclusivos concedidos a estes como contrapartida.*

gerais e específicos de informação do operador permitirão à CIM produzir o referido relatório e de acordo com as orientações produzidas pela AMT.⁶¹

83. Finalmente, de referir que a CIM deverá garantir o cumprimento dos competentes requisitos de autorização de despesa e garantia da sua comportabilidade, bem como a competente fundamentação, designadamente nos termos da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, da Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro⁶², do CCP e do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho.

84. Em conclusão, do ponto de vista global, constata-se que:

- Foram fixados níveis de exploração que devem ser cumpridos no âmbito contratual na forma de obrigações de serviço público objetivamente fixadas;
- Procedeu-se à quantificação dos principais indicadores de exploração quanto a gastos e rendimentos associados, no pressuposto de determinada matriz tarifária, e ainda a taxa de oportunidade de negócio do operador;
- Foi tido em conta o esforço financeiro já hoje existente para aquela rede de transportes, que se destina a satisfazer necessidade globais da população em matéria de mobilidade;
- Foi estabelecido valor do esforço financeiro de acordo com as obrigações de serviço público fixadas, ainda que dentro de determinados limites, tendo em conta gastos e rendimentos associados e as receitas obtidas, bem como a remuneração da atividade;
- Foram estabelecidos mecanismos de incentivo à eficiência, ainda que devam ser melhorados.

IV – DETERMINAÇÕES E RECOMENDAÇÕES

85. Não obstante se tratar de um procedimento urgente, destinado a assegurar a ininterruptibilidade de um serviço essencial, por causas que não se afiguram imputáveis à CIM, determina-se o seguinte:

- Em cumprimento do artigo 45.º do RJSPTP, a todas as obrigações contratuais deve corresponder o correspondente sancionamento pecuniário, com valores

⁶¹ Ver Orientações - Obrigações de Reporte e Publicitação - Regulamento n.º 430/2019 e Regulamento (CE) n.º 1370/2007 em http://www.amt-autoridade.pt/media/2129/orientacoes_amt_obrigacoes_reporte_relatorios_publicos.pdf

⁶² Com a última alteração pela Lei n.º 51/2018, de 16 de agosto.

mínimos e máximos, sem prejuízo da graduação em função da gravidade, imposição esta que não resulta do CE apresentado;

- Garantir o cumprimento da elaboração dos relatórios anuais referidos no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento (CE) 1370/2007, bem como os constantes do Regulamento 430/2019⁶³ ⁶⁴;
- Nos termos do artigo 48.º do RJSPTP, transmitir à AMT eventuais factos subsumíveis aos tipos contraordenacionais, caso se verifiquem, designadamente o incumprimento de obrigações de serviço público previstas no contrato e de reporte de informação legalmente prevista, imediatamente após tomarem conhecimento da sua verificação, colaborando na instrução do processo contraordenacional;
- Garantir o cumprimento dos competentes requisitos de autorização de despesa e garantia da sua comportabilidade, bem como a competente fundamentação, designadamente nos termos da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro e da Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro, do CCP e do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho;
- Garantir que o operador incumbente, mesmo em fase final de exploração dos atuais serviços, cumpre com as obrigações decorrentes do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, na sua redação atual.⁶⁵;
- Garantir o cumprimento do Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro, mas também do Regulamento (UE) n.º 181/2011, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011 e das obrigações relativas ao livro de reclamações, no formato físico e eletrónico, nos termos do Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 74/2017, de 21 de junho, no que se refere à promoção e defesa dos interesses dos passageiros.

86. Do mesmo modo, recomenda-se que seja garantida a integridade do procedimento administrativo, incluindo:

- As evidências das causas da situação imprevisível e exterior à CIM, e que motivaram a necessidade de recurso ao presente procedimento, para assegurar a manutenção do serviço público;

⁶³ http://www.amt-autoridade.pt/media/2129/orientacoes_amt_obrigacoes_reporte_relatorios_publicos.pdf

⁶⁴ https://www.amt-autoridade.pt/media/2971/1%C2%AA-altera%C3%A7%C3%A3o_regulamento_430-2019.pdf

⁶⁵ Deverá salvaguardar-se a não produção de efeitos financeiros até ser proferida decisão de não oposição pelo TdC em sede de procedimento de fiscalização prévia, caso aplicável.

- A documentação relativa a anteriores contratações de serviços públicos, com os operadores em causa, designadamente no âmbito do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, incluindo das ações de receção e verificação da informação de base transmitida pelos operadores;
- Em cumprimento das orientações anteriormente emitidas pela AMT, quanto à aplicação do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril mas também no âmbito de uma adequada contratualização de serviços públicos de transporte de passageiros, reforçar, no CE, no âmbito das obrigações de transmissão de informação, o reporte de informação contabilística, não apenas quanto a receitas mas também quanto a custos, de forma a melhor salvaguardar a inexistência de situações de sobrecompensação.

V – DAS CONCLUSÕES

87. Assim, e em conclusão, no que concerne ao objeto específico deste parecer, afigura-se que as peças procedimentais relativas ao procedimento a lançar pela CIM, estão em *compliance* com a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, bem como com o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de outubro de 2007 e demais legislação e jurisprudência nacional e europeia referenciada, sendo por isso favorável.
88. No caso concreto, foi aduzida informação relevante que permite considerar fundamentado o valor do contrato, em valores estimados – dependentes da aferição dos dados reais da exploração e da efetiva duração do contrato – no montante máximo de €[confidencial]
89. De referir, igualmente, que a referida conformidade se afere não apenas na definição inicial dos termos daqueles instrumentos legais e contratuais, mas também na sua preparação no âmbito do desenvolvimento do procedimento, na sua efetiva execução, implementação e eventual revisão, designadamente na monitorização do cumprimento de obrigações contratuais, na fiscalização e sancionamento das mesmas.
90. Neste contexto, sublinha-se que o sentido favorável do parecer está condicionado ao cumprimento das determinações efetuadas.
91. De salientar, finalmente, que a avaliação da conformidade legal do presente contrato tem em conta a execução e os montantes contratados no âmbito dos atos impositivos de serviços essenciais, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, para



efeitos previsionais da execução contratual, mas não consubstancia a avaliação prevista no artigo 6.º daquele diploma, procedimento esse que é efetuado em sede própria

Lisboa, 18 de novembro de 2021.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino