

PARECER N.º 68/AMT/2023

[versão não confidencial]

I - INTRODUÇÃO

1. A Metropolitano Ligeiro de Mirandela (MLM) remeteu à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), para efeitos de emissão de parecer prévio vinculativo, o procedimento de aquisição de serviços de transporte público de passageiros de substituição, para os circuitos de Carvalhais-Cachão e Mirandela-Foz do Tua.
2. O citado 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 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 seus Estatutos, designadamente, 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 a defesa do interesse dos operadores económicos; monitorizar e acompanhar as atividades do mercado da mobilidade e dos transportes terrestres e fluviais, e; avaliar as políticas referentes ao Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes¹.
4. Nesta análise procurar-se-á aprofundar e avaliar as diversas questões regulatórias subjacentes ao pedido de parecer: (i) em primeiro lugar, o enquadramento e a *compliance* com a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes de Passageiros (RJSPTP), com o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007 (Regulamento), com o Código dos Contratos Públicos (CCP) e, especificamente no que ao transporte flexível respeita (lote 2 do procedimento pré contratual em apreço), o estabelecido no Decreto-Lei 60/2016, de 8 de setembro; (ii) em segundo lugar, o

¹ São, também, atribuições da AMT: definir as regras gerais e os princípios aplicáveis às obrigações de serviço público no setor regulado, com respeito pelos princípios da igualdade, da transparência e da proporcionalidade das compensações financeiras, bem como estabelecer os necessários níveis de serviço; fiscalizar e auditar o cumprimento das obrigações legais, regulamentares e contratuais, assumidas pelos concessionários e pelos prestadores do serviço público sujeitos à sua jurisdição propondo, se for o caso, a aplicação de sanções contratuais; proceder ao controlo anual das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral nos setores regulados; promover a defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utentes em relação aos preços, aos serviços e respetiva qualidade.

suprimento de falhas de mercado, sem gerar falhas de Estado ou de entidades e/ou atos normativos 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 de diversas racionalidades: a dos investidores, a dos profissionais/utilizadores/utentes/ consumidores e/ou cidadãos e a dos contribuintes.

II - DO ENQUADRAMENTO

5. A entrada em vigor do Regulamento e do RJSPTP produziu uma profunda reforma a nível nacional e europeu, no âmbito da qual todos os operadores do mercado de transportes sujeitos a obrigações de serviço público e com direito a receber compensações financeiras em razão daquelas obrigações e/ou com atribuição de direito exclusivo, passaram a estar abrangidos pela obrigação de celebração de contrato de serviço público com a autoridade de transportes competente, tendo como regra para a adjudicação desse contrato o procedimento de contratação pública (modelo comumente designado como *“concorrência regulada”*).
6. Decorre do artigo 8.º do Regulamento e das Orientações da Comissão Europeia que *“a obrigação de dar gradualmente cumprimento ao disposto no artigo 5.º, imposta aos Estados Membros, é razoável apenas se disser respeito à obrigação de procedimentos abertos, transparentes, não discriminatórios e imparciais na adjudicação de contratos de serviço público”* e *“aplicar a regra geral de adjudicação dos contratos de serviço público por concurso, aberto a todos os operadores em condições equitativas, transparentes e imparciais”*.
7. Considerando o antedito e reforçando, uma vez mais, o papel da AMT enquanto regulador económico independente, cumpre analisar o procedimento pré-contratual, por forma a assegurar o cumprimento do enquadramento legal e proceder à emissão das competentes instruções vinculativas, no âmbito dos poderes de regulação, de promoção e defesa da concorrência e, também, dos poderes de supervisão em que a AMT se encontra investida.
8. No caso em apreço, a análise a efetuar terá que revestir uma ótica de proporcionalidade, ponderando os dois interesses públicos em presença: por um lado, um vetor relacionado com a promoção e defesa da concorrência, assegurando o acesso de novos operadores ao mercado do transporte rodoviário de passageiros, tendo em conta os princípios da imparcialidade, transparência e não discriminação (via procedimento de contratação pública), bem como de defesa da legalidade e, por outro lado, o vetor relacionado com o acesso ao sistema de transportes públicos por parte de todos os cidadãos, evitando

situações de rutura ou risco de rutura eminente dos serviços, que podem conduzir a situações de vincada emergência.

9. De resto, haverá que relevar que o serviço público de transporte de passageiros é um serviço público essencial² não devendo, na medida do possível, ser interrompido (nomeadamente por questões formais).
10. Recorde-se que a AMT, sobre a contratualização de serviços de transporte rodoviário de passageiros entre Carvalhais-Mirandela-Cachão, já se pronunciou anteriormente, nomeadamente com a emissão do Parecer 56/AMT/2022 de 17 de fevereiro, em sentido desfavorável.
11. No âmbito deste último, foram estabelecidas as seguintes determinações:
 - *A definição objetiva e mensurável de obrigações de serviço público, sobretudo no que se refere a obrigações operacionais (horários, etc...), estabelecendo indicadores de cumprimento;*
 - *As orientações já emitidas pela AMT, que constam de documento público, incluindo todas as ligações para as suas versões online;*
 - *A adequada apresentação e validação de dados operacionais e económico-financeiros, de forma segmentada e comprovada, nos termos expostos no presente parecer e no âmbito da avaliação prevista no Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, na sua redação atual;*
 - *A transmissão dos dados operacionais previstos no Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, na sua atual redação, e os previstos para os relatórios públicos estabelecidos no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento e os dados necessários ao cumprimento das obrigações consubstanciadas na elaboração daqueles relatórios, devendo o incumprimento de tais obrigações ser expressamente sancionado;*
 - *Que os operadores dispõem de adequados sistemas contabilísticos, nos termos do anexo ao Regulamento, e que é expressa a possibilidade de proceder a acertos e ajustes nos valores de compensações, sempre que se justifique, de acordo com dados reais que sejam apurados, designadamente por via de auditorias ou procedimentos de certificação ou validação dos dados transmitidos pelo operador;*
 - *A transmissão de informação dos dados previstos no artigo 22.º do RJSPTP, que incluem dados de operação, económicos e financeiros, uma vez que o incumprimento*

² Nos termos da Lei 23/96 de 26 de julho, alterada pela Lei 51/2019 de 29 de junho

daquelas obrigações, bem como de obrigações de serviço público, consubstanciam contraordenações, puníveis nos termos das alíneas b) e e) do n.º 1 do artigo 46.º do RJSPTP;

- A previsão e o cumprimento expressos do artigo 45.º do RJSPTP, que estipula que ao incumprimento de todas as obrigações contratuais devem ser associadas penalizações contratuais, com valores mínimos e máximos (dissuasores do incumprimento), bem como sanções acessórias associadas ao pagamento de compensações/remunerações, em caso de não cumprimento de obrigações contratuais;*
- Nos termos e para os efeitos previstos no artigo 290.º-A do CCP, a designação de um gestor dos contratos, a quem compete, designadamente: (i) verificar o cumprimento das obrigações principais, acessórias e complementares da do operador (ii) assegurar a ligação quotidiana entre a operador e o Município; (iii) elaborar relatórios, a remeter à concedente, com a periodicidade por este indicada, sobre o desempenho do operador; e (iv) acompanhar a realização de inspeções e auditorias.”*

12. Quanto aos serviços já prestados, foi também determinado que o Município e o operador MLM deveriam:

- “Apresentar a informação relativa à avaliação estipulada no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, na sua redação atual, que abrange qualquer pagamento efetuado a operadores de serviço público de transporte, nos anos de 2019 a 2021, destinada à avaliação de eventual sobrecompensação;*
- Transmitir os dados relativos a pagamentos anuais, devidamente desagregados, tal como solicitado no âmbito do controlo anual de compensações, previsto no artigo 34.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, desde 2019 até à data;*
- Demonstrar que se procedeu à validação dos dados apresentados pelo operador, incluindo quanto ao cumprimento de obrigações contratuais;*
- Informar sobre o cumprimento do Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro, e as 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;*
- Informar sobre o cumprimento das regras de atualização tarifária, designadamente a Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro;*

- *Garantir que, nos termos da Lei n.º 64/2013, de 27 de agosto, se procede aos reportes previstos legalmente, designadamente à Inspeção Geral de Finanças;*
- *Garantir que se cumprem os competentes requisitos de autorização de despesa e garantia da sua comportabilidade, bem como a fundamentação, designadamente nos termos da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro e Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro, do CCP e do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho.”*

13. Todas as determinações mencionadas são relevantes para o caso concreto e para qualquer contratualização de serviços públicos de transporte de passageiros.

III - DO PROCEDIMENTO PRÉ CONTRATUAL

14. A MLM remeteu a esta Autoridade, no dia 9 de março de 2023, para efeitos de pedido de parecer prévio vinculativo, a conta de exploração relativa ao serviço de transporte público de passageiros de substituição da Metro Ligeiro de Mirandela, nas linhas Carvalhais-Mirandela-Cachão e Mirandela-Foz do Tua.

15. Uma vez que a conta de exploração não instrui, por si só, o pedido de parecer prévio vinculativo, foi solicitado pela AMT, por mensagem de correio eletrónico de 14 de março, *“o envio da minuta contratual de enquadramento aos pagamentos e manutenção de serviços de transporte de passageiros ora preconizados.”*, tendo a respetiva resposta sido enviada pela MLM a 23 de março de 2023.

16. Analisada a documentação enviada, foram solicitados esclarecimentos à entidade no dia 04 de abril de 2023, que foram prestados no dia 21 de junho do mesmo ano.

17. A 5 de julho, foram solicitados elementos adicionais, por se revelarem essenciais à prossecução da análise, tendo a MLM procedido ao seu envio no dia 19 de julho de 2023.

18. Por fim, e uma vez que o Programa de Procedimento só foi remetido a esta Autoridade na resposta ao pedido de esclarecimentos referida no ponto 18., foi também sugerida pela AMT a ponderação de alguns aspetos não conformes nas peças do procedimento, tendo sido remetido o respetivo e-mail à entidade no dia 21 de julho de 2023. No dia 31 do mês de julho, a Metro Mirandela enviou a necessária resposta, com os documentos ajustados em conformidade.

19. Assim, o pedido de parecer prévio vinculativo foi instruído com os seguintes elementos: (1) conta de exploração; (2) Caderno de Encargos e respetivos anexos; (3) minuta do contrato; e, (4) Programa do Procedimento.

20. A MLM começa por fazer o enquadramento, em que refere que *“A criação do Metropolitano Ligeiro de Mirandela S.A. (doravante designada de “MLM”) ocorreu em 1995, firmada no Decreto-Lei nº24/95 de 8 de Fevereiro, e surgiu em resposta a um conjunto de «medidas de racionalização das linhas de baixa procura» que a CP pôs em prática no início da década de 1990, neste caso, com a amputação da Linha do Tua, que antes ligava a Linha do Douro (na estação do Tua) a Bragança, e que em 1991–1992 viu encerrado o troço entre esta cidade e Mirandela. A partir de 28 de junho de 1995, a nova empresa passou a explorar o troço entre Mirandela e Carvalhais, no qual criou mais paragens (Mirandela-Piaget, Tarana, Jacques Delors e Jean Monet). Por concessão da CP, esta empresa passou a assegurar também, desde 21 de outubro de 2001, o serviço no restante troço ativo da Linha do Tua (de Tua a Mirandela). No dia 28 de dezembro de 2011 foi assinado um protocolo de entendimento entre as autarquias de Tua, Mirandela, Vila Flor, Carraceda de Ansiães, Alijó e Murça, a administração da CP e a Refer, que permitiu que o Metropolitano Ligeiro de Mirandela continuasse a efetuar a ligação entre Mirandela e Foz Tua. A 14 de dezembro de 2018 os serviços ferroviários da Linha do Tua foram suspensos, para permitir obras na linha e a reparação das automotoras, que passaram a fazer parte do Plano de Mobilidade do Tua.*

A atividade da MLM tem-se circunscrito à gestão corrente dos seus meios materiais e humanos, oferecendo apenas serviços de transporte rodoviário no percurso Carvalhais-Mirandela-Cachão e Mirandela-Foz Tua, serviços subcontratados a empresas especializadas nesta tipologia de transportes, em substituição dos serviços ferroviários.

Atualmente o serviço de transporte rodoviário abrange o perímetro urbano e periferias de Mirandela, realizando também a ligação fora do concelho entre Mirandela e Tua.”

21. Acrescenta ainda a MLM que *“Por força das relações contratuais estabelecidas com a CP, a MLM continua a desempenhar a sua atividade de prestação de serviços de transporte, embora exclusivamente na sua vertente rodoviária. Esta premissa assenta não só na Resolução do Conselho de Ministros nº 47/2016, como também na lógica subjacente à celebração do Contrato entre a MLM e a CP inerente ao Apoio Financeiro prestado pela CP referente ao ano de 2019.”*

22. Ora, a conta de exploração, no que concerne à linha Carvalhais-Mirandela -Cachão, foi elaborada com base nos seguintes pressupostos:

- *“Trata-se de uma prestação de serviços relativa ao serviço de substituição da linha Carvalhais-Mirandela-Cachão que se realiza através do regime de prestação de serviços de um autocarro com motorista;*

- *Esta linha operada pelo autocarro substitui o serviço que era prestado pelo comboio;*
 - *A produção quilométrica anual da linha Carvalhais-Mirandela-Cachão é de 52.284 Km;*
 - *A Receita associada à operação da linha reverte na íntegra para a Metropolitano Ligeiro de Mirandela;*
 - *O contrato terá a duração de 1 ano;*
 - *A tipologia do veículo a contratar é um autocarro de, pelo menos, 30 (trinta) lugares (midi);*
 - *O veículo em operação não pode ter mais de 12 anos.”*
23. Relativamente ao prazo de duração do contrato, fixado em 12 meses, cumpre clarificar que se encontra salvaguardada em Caderno de Encargos a extinção do contrato caso o projeto de mobilidade do Vale do Tua entre em vigor. A referida extinção produzirá efeitos no prazo de um mês a contar da comunicação escrita desse facto ao adjudicatário.
24. No que concerne às receitas tarifárias da linha Carvalhais- Mirandela – Cachão, que estão associadas à venda de títulos de transporte, a conta de exploração prevê que as mesmas revertam na íntegra para a MLM.
25. Na rubrica relativa aos custos globais de transporte, é referido *ab initio* que “*As estimativas dos custos operacionais tiveram como base num referencial dado pelos operadores que operam no território e os Relatórios & Contas dos mesmos.*”
26. Assim, no que concerne aos custos com pessoal, foi necessário considerar o horário da linha por forma a aferir o número de motoristas necessário para garantir a operação.
27. Considerando que se verifica uma considerável redução da operação ao fim de semana, existindo também diferenças entre o período escolar e não escolar, estimou-se a necessidade de 1 (um) motorista a tempo completo e de 1 (um) motorista a meio tempo.
28. A MLM acrescenta que “*Para o cálculo do vencimento de cada motorista* [confidencial].”
29. No que respeita à estimativa dos custos com combustíveis, assumiu-se produção quilométrica anual para a realização da linha de 52 284 Km e o valor de [confidencial] €³ por litro de gasóleo, o que representa um custo total em combustível para o operador de [confidencial] €.
30. Relativamente aos custos com a manutenção, a MLM assumiu os seguintes valores unitários por quilómetro:

³ [confidencial]

[confidencial]

31. Sendo necessária apenas uma viatura para a operação, nos termos supracitados, e considerando a produção quilométrica da linha, o total de custos de manutenção é de [confidencial] €.

32. Já no que se refere aos custos com a viatura, foi desenvolvido o seguinte raciocínio: [confidencial]

33. Em síntese, os valores relativos a custos operacionais situam-se nos [confidencial] €:
[confidencial]

34. Ao montante referido no ponto anterior, acrescem os custos com a estrutura, apurados a partir dos seguintes pressupostos:

“Custos Globais (100%) = Custos da Operação de Transportes (82%) + Custo com a estrutura (18%).

Usando este raciocínio, assumiu-se os [confidencial] € de custos operacionais calculados como [confidencial] % dos custos totais.

Os “Custos com a Estrutura” correspondem aos restantes [confidencial] % dos custos totais, no valor de [confidencial] €”

35. [confidencial]

36. Assim, foram determinados os seguintes custos globais para a exploração dos serviços de transporte de passageiros de substituição no que concerne à linha Carvalhais-Mirandela-Cachão:

[confidencial]

37. Para a determinação do preço base relativo à linha em apreço, a MLM considerou, ainda, uma margem de lucro de 8%, tendo fixado o valor de [confidencial] €.

38. A este respeito é feita na conta de exploração a seguinte análise crítica: *“Tendo em conta que este serviço foi a concurso no ano de 2022, com os mesmos pressupostos, no qual foi definido como preço base o valor de [confidencial] € e foi adjudicado por 72 [confidencial] €, o valor obtido neste estudo para definição do preço base no montante de [confidencial] € enquadra-se como um valor justo e adequado à realidade.*

A discrepância existente pode dever-se ao facto de através do cálculo exato de todas as despesas, estas indicarem o valor necessário para qualquer empresa fora da região poder operar nesta linha, sendo que as empresas que operam na região conseguem inevitavelmente otimizar alguns custos por estarem já a operar no território, o que foi o

caso da empresa à qual foi adjudicado o serviço no ano de 2022. Contudo, acreditamos que o objetivo deste estudo seja exatamente o de permitir que qualquer empresa possa operar em qualquer parte do País, o que vai de encontro com os valores obtidos neste documento.”

39. Relativamente à linha Mirandela-Foz tua, foi também elaborada a conta de exploração, que partiu dos seguintes pressupostos:
- Trata-se de uma prestação de serviços relativa ao serviço de substituição da linha Mirandela – Foz Tua que se realiza através do regime de prestação de serviços com um Táxi;
 - Esta linha operada pelo táxi substitui o serviço que era prestado pelo comboio;
 - A produção quilométrica da linha Mirandela-Foz Tua anual é de 53 071 Km;
 - A Receita associada à operação da linha reverte na íntegra para a Metropolitano Ligeiro de Mirandela;
 - O contrato terá a duração de 1 ano (salvaguardando-se, contudo, no Caderno de Encargos, a extinção do contrato caso o projeto de mobilidade do Vale do Tua entre em vigor – cfr. ponto 23. do presente parecer).
 - A tipologia do veículo a contratar é um táxi de, no mínimo, 7 (sete) lugares.
40. Quanto às receitas tarifárias, a conta de exploração prevê que as mesmas revertam, na íntegra, para a MLM;
41. Já no que respeita aos custos globais, [confidencial]
42. É ainda feita uma referência ao procedimento antecedente: *“Este serviço foi a concurso no ano de 2022, com os mesmos pressupostos, no qual foi definido como preço base o valor de [confidencial] € e foi adjudicado por [confidencial] €. O valor obtido neste estudo para definição do preço base no montante de [confidencial] €, enquadra-se como um valor justo e adequado à realidade.”*

IV – DA ANÁLISE

Obrigações de serviço público

43. O artigo 23.º do RJSPTP estabelece, por seu turno, que *“as autoridades de transportes competentes podem impor obrigações de serviço público⁴ ao operador de serviço*

⁴ 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

público, as quais devem ser formuladas de forma expressa e detalhada, por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis".

44. Noutra vertente, 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, na sua redação atual.
45. De referir que, de acordo com a Comissão, *"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 o não serem, as compensações terão de satisfazer as quatro condições estabelecidas pelo Tribunal de Justiça no acórdão Altmark"⁵.*⁶
46. Referem os n.ºs 3 e 4 do artigo 24.º do RSPTP que *"a compensação por obrigação de serviço público não pode exceder um montante que corresponda ao efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e as receitas do operador de serviço público",* sendo que as incidências *"(...) são calculadas comparando a totalidade de custos e receitas do operador de serviço público num cenário de existência de obrigação de serviço público, com os decorrentes de um cenário sem existência de obrigação de*

forma que atenda tanto quanto possível às necessidades dos utilizadores (...). Assim, no quadro definido pelo regulamento (CE) n.º 1370/2007, os Estados-Membros beneficiam de uma ampla margem de discricionariedade na definição das obrigações de serviço público em sintonia com as necessidades dos utentes.

⁵ Processo C-280/00, Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg contra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Coletânea 2003, p. I-7747). 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).

⁶ O Tribunal entende 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. 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. (iv) Como critério de eficiência deve existir um procedimento de contratação pública que possibilite selecionar o candidato que apresente as melhores condições para proceder ao fornecimento do 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.

*serviço público e em que os serviços abrangidos são explorados em condições de mercado”.*⁷

47. O Regulamento estabelece ainda que devem ser definidas *“claramente as obrigações de serviço público que os operadores de serviço público devem cumprir e as zonas geográficas abrangidas”*, estabelecendo *“antecipadamente e de modo objetivo e transparente: i) os parâmetros com base nos quais deve ser calculada a compensação, se for caso disso, e ii) a natureza e a extensão dos direitos exclusivos eventualmente concedidos, por forma a evitar sobrecompensações (...)”* devendo aqueles parâmetros ser determinados *“(...) de modo a que cada compensação não possa, em caso algum, exceder o montante necessário para a cobertura do efeito financeiro líquido sobre os custos e as receitas decorrentes da execução das obrigações de serviço público, tendo em conta as respetivas receitas, conservadas pelo operador de serviço público, e um lucro razoável”*.
48. Dita o Anexo ao Regulamento que *“para calcular as incidências financeiras líquidas, a autoridade competente deve tomar como referencial as seguintes regras: custos incorridos em relação a uma obrigação de serviço público ou a um conjunto de obrigações de serviço público impostas pela autoridade ou autoridades competentes, incluídas num contrato de serviço público e/ou numa regra geral, menos as incidências financeiras positivas geradas na rede explorada ao abrigo da obrigação ou 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, mais um lucro razoável⁸, igual ao efeito financeiro líquido”*.
49. O n.º 3 do referido Anexo releva ainda que *“a execução da obrigação de serviço público pode ter um impacto sobre as eventuais atividades de transporte de um operador para além da obrigação ou obrigações de serviço público em causa”,* pelo que, *“para evitar a sobrecompensação ou a falta de compensação, devem, por conseguinte, ser tidos em conta, ao proceder ao cálculo da incidência financeira líquida, os efeitos financeiros quantificáveis sobre as redes do operador”*.

⁷ Estatui também o amplamente citado Regulamento que *“as compensações ligadas a contratos de serviço público adjudicados por ajuste direto ao abrigo dos n.os 2, 4, 5 ou 6 do artigo 5.º ou ligadas a uma regra geral devem ser calculadas de acordo com as regras estabelecidas”* no respetivo anexo, sendo que *“a compensação não pode exceder um montante que corresponda ao efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e as receitas do operador de serviço público. As incidências 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”*.

⁸ Segundo o Regulamento, *“Por «lucro razoável» entende-se uma taxa de remuneração do capital que seja habitual no setor num 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”*.

50. Por outro lado, o n.º 5 do Anexo estabelece que *“a fim de aumentar a transparência e de evitar subvenções cruzadas, quando um operador de serviço público explora simultaneamente serviços sujeitos a obrigações de serviço público de transportes que beneficiam de compensação e outras atividades, a contabilidade dos referidos serviços públicos deve ser separada.”*^{9, 10}
51. De recordar que, tal como consta de informação da AMT¹¹ sobre compensações financeiras no setor dos transportes, todas as medidas que configurem uma transferência de recursos públicos que não estejam devidamente enquadradas na legislação e jurisprudências nacional e europeia quanto à definição e imposição de obrigações de serviço público e respetiva compensação são, em princípio, proibidas, pois são incompatíveis com o mercado interno, cominadas com a sanção de nulidade. O artigo 107.º, n.º 11 do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) estabelece que *“salvo disposição em contrário dos Tratados, são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções”*.
52. Por outro lado¹², nos termos do já citado Acórdão n.º 19/2019, de 25 de julho, do Tribunal de Contas¹³ (acrescentamos nós, e de acordo com as recomendações da AMT), o

⁹ *“satisfazendo, no mínimo, as seguintes condições: as contas correspondentes a cada uma destas atividades de exploração devem ser separadas, e a parte dos ativos correspondentes e os custos fixos devem ser afetados segundo as normas contabilísticas e fiscais em vigor; todos os custos variáveis, uma contribuição adequada para os custos fixos e um lucro razoável ligados a qualquer outra atividade do operador de serviço público não podem, em caso algum, ser imputados ao serviço público em causa; os custos de serviço público devem ser equilibrados pelas receitas de exploração e pelos pagamentos das autoridades públicas, sem transferência possível das receitas para outro sector de atividade do operador de serviço público”*.

¹⁰ Finalmente, o ponto 7 do amplamente citado Anexo refere que *“o método de compensação deve incentivar a manutenção ou o desenvolvimento de uma gestão eficaz por parte do operador de serviço público, que possa ser apreciada objetivamente, e uma prestação de serviços de transporte de passageiros com um nível de qualidade suficientemente elevado”*.

¹¹ Disponível em: https://www.amt-autoridade.pt/media/1954/auxilios_estado_transportes_regras_tarifarias_osp.pdf

¹² No caso concreto, esta contratação de caráter transitório, poderá estar no âmbito da contratação excluída enquadrável no disposto no n.º 1 do artigo 5.º do CCP, sem prejuízo da celebração de contratos nos termos do n.º 3 do artigo 201.º do Código do Procedimento Administrativo e também nos termos do n.º 4 do artigo 11.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

¹³ <https://www.tcontas.pt/pt-pt/ProdutosTC/acordaos/1spl/Documents/2019/ac019-2019-1spl.pdf> “[n]o cálculo das incidências financeiras líquidas, a autoridade competente deve tomar como referencial um conjunto regras sobre custos incorridos em relação a uma obrigação de serviço público ou a um conjunto de obrigações de serviço público impostas pela autoridade ou autoridades competentes, incluídas num contrato de serviço público e/ou numa regra geral, menos as incidências financeiras positivas geradas na rede explorada ao abrigo da obrigação ou 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, mais um lucro razoável, igual ao efeito financeiro líquido.” Refere ainda aquele órgão jurisdicional, que *“para evitar a sobrecompensação ou a falta de compensação, ao proceder ao cálculo da incidência financeira líquida, devem ser tidos em conta os efeitos financeiros quantificáveis sobre as redes do operador, devendo “o cálculo dos custos e das receitas [...] ser efetuado em conformidade com os princípios contabilísticos e fiscais em vigor”*. Mais defende o aquela entidade que o *“complexo normativo constituído pelos artigos 23.º e 24.º do RJSPTP, 4.º, n.º 1, alínea b), 6.º, n.º 1, e anexo do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 impõe um conjunto de atos de avaliação de custos do serviço público, de acordo com regras fixadas em normas gerais e abstratas que têm de ser aplicadas ao caso concreto pelo ente administrativo, sendo conditio sine qua non dessas operações a prévia enunciação de forma expressa e detalhada das contrapartidas relativas às obrigações de serviço público, por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis comprovados pela autoridade pública de transporte”*.

procedimento pré-contratual deve incluir uma fase instrutória em que se cumprirão, para efeitos dos artigos 23.º e 24.ª do RJSPTP, as seguintes obrigações:

- *“Enunciação de forma expressa e detalhada de elementos específicos, objetivos e quantificáveis para o cálculo da compensação por obrigações de serviço”;*
- *Cálculos comparativos da totalidade de custos e receitas da empresa privada num cenário de existência de obrigações de serviço público, com os decorrentes de um cenário sem existência de obrigação de serviço público e em que os serviços abrangidos fossem explorados em condições de mercado”;* e
- *Valoração do efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências positivas e negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e receitas do operador de serviço público”.*

53. Nos termos já expostos e tal como resulta análise à documentação remetida, a MLM pretende atribuir uma compensação/remuneração pelo cumprimento de obrigações de serviço público no valor unitário de [confidencial] €/Km para o Lote 1 e de [confidencial] €/Km para o Lote 2.
54. No que concerne ao Lote 1, por forma a fundamentar o preço base, a MLM enviou uma conta de exploração com descrição detalhada do apuramento do preço, em que é considerada a estrutura de custos, os rendimentos (as receitas, que revertem para a MLM), bem como os quilómetros a efetuar.
55. Foi também referido o preço do procedimento anterior que, nos termos do artigo 47.º, n.º 3 do CCP, é um meio idóneo no que concerne à fundamentação do preço base.
56. Aponta-se, contudo, a falta de rigor na elaboração dos cálculos, pois não se consegue alcançar o resultado exato que foi aferido para o preço base, com recurso à informação que consta da conta de exploração.
57. Desta forma, o valor/Km de [confidencial] €, obtido através da divisão do preço base pelo número de quilómetros a efetuar na linha, representa uma margem de lucro ligeiramente superior a 9% (ao invés dos referidos 8%) o que, ainda assim, se considera aceitável, uma vez que o valor médio da taxa de rendibilidade do ativo em 2021¹⁴ das empresas de transportes terrestres, urbanos e suburbanos de passageiros, integradas no setor H, é de 10,1%.

¹⁴ 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>

58. Já no que se refere ao Lote 2, a fundamentação do preço base foi efetuada com recurso ao preço de anteriores procedimentos, nos termos do artigo 47.º, n.º 3 do CCP, tendo também sido referida a consulta efetuada à Convenção de Preços do Serviço de Táxi, nos termos da qual é fixada [confidencial]
59. Nesta medida, o cálculo do preço base para o referido lote assenta no produto de [confidencial] €/Km pelo número de quilómetros a efetuar, ao que acresce [confidencial] (ou que perfaz o total de [confidencial] €).
60. Estão, por isso, identificadas as incidências positivas e negativas do prosseguimento das obrigações de serviço público sendo que, caso não se verificasse o respetivo pagamento, a continuidade da prestação do serviço nos termos estipulados revelar-se-ia impossível.
61. Resulta, assim, que a prestação do serviço público, tal como contratado, sem o pagamento de compensações, implicaria, por definição, que o valor que corresponde a estas últimas fosse assumido inteiramente pelo operador, com eventuais reflexos em aumento de endividamento, isto no caso daquele optar por prosseguir o serviço assumindo esse défice, o que não seria expectável.
62. Será sempre de garantir, de forma a evitar sobrecompensação, a aposição de um prazo contratual claro, em função entrada em vigor do Projeto de Mobilidade do Vale do Tua, mas também que a remuneração do operador deve ter em conta outros pagamentos e receitas. Caso contrário, os pagamentos finais podem ultrapassar o que é considerada a rentabilidade razoável nos termos do Regulamento.
63. De qualquer modo, tendo em conta o estudo apresentado, verifica-se que o défice de exploração é totalmente coberto pela compensação.
64. É certo que os montantes que presidiram ao estudo são estimados e dependentes de acertos resultantes de dados reais em contexto de execução contratual. Neste sentido, o MLM deve proceder à sua validação, sendo recomendável que tais variáveis de base sejam auditadas e comprovadas, no âmbito do presente Acordo, de forma a obter dados mais precisos que permitam ajustamentos contratuais ou mesmo ajustamentos em pagamentos.
65. Numa ótica de proporcionalidade, será necessário considerar os dois interesses públicos em presença – por um lado, um vetor relacionado com a promoção e defesa da concorrência, assegurando o acesso ao mercado do transporte rodoviário de passageiros de novos operadores, tendo em conta os princípios da imparcialidade, transparência e não discriminação (via procedimento de contratação pública), bem

como de defesa da legalidade, e, por outro, o vetor relacionado com o acesso ao sistema de transporte público por parte de todos os cidadãos, evitando situações de rutura ou risco de rutura iminente de serviços, que podem conduzir a situações de vincada emergência.

66. Uma vez que estamos na pendência da entrada em vigor do Projeto de Mobilidade do Vale do Tua, e tendo em conta que, nos termos da avaliação económica efetuada, a compensação a atribuir pelo MLM será no valor de [confidencial] €, para os dois lotes, não será de obstar à execução do contrato de serviço público em causa.
67. Assim, é de sublinhar que, no caso concreto:
- São descritas obrigações de serviço público;
 - São impostas, de forma genérica, obrigações de informação e reporte de elementos operacionais, económicos e financeiros;
 - São estabelecidas obrigações operacionais, também de forma genérica, com impacto no relacionamento com os passageiros.
68. Sendo as obrigações estabelecidas de forma clara, objetiva e transparente, melhor se justifica o dispêndio de dinheiros públicos de forma correta e adequada ao serviço, sem que tal constitua uma vantagem não aceitável em mercado concorrencial.¹⁵

Monitorização/transmissão de informação

69. Sem prejuízo, em sede de execução do contrato, deve existir uma adequada monitorização de todos os pressupostos e variáveis necessários ao cálculo de indicadores de performance e suas penalizações para melhor se avaliar a existência dos necessários incentivos a uma gestão eficaz por parte do operador e garantir um nível de qualidade suficientemente elevada¹⁶, bem como potenciar a maximização de recursos públicos.

¹⁵ Refere a Comissão Europeia (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) 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 estabelecidas pelo Tribunal de Justiça da União Europeia no acórdão Altmark, cujos princípios estão acolhidos nos requisitos legais constantes do Regulamento.

¹⁶ Segundo as Orientações da Comissão, já citadas, "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".

70. A atualização contínua da informação afigura-se essencial para a correta monitorização e fiscalização da execução contratual¹⁷, adequando as previsões à realidade dinâmica da exploração do serviço de transportes em causa.
71. Sublinha-se também que a imposição de obrigações, designadamente de informação¹⁸, por si só, é relevante para o preenchimento do conceito de obrigação de serviço público. Efetivamente existe, a nível nacional, uma falha no mercado atual, que é a assimetria de informação entre operadores¹⁹, de um lado, e autoridades de transportes e utilizadores, do outro, que permite àqueles um exercício de “poder de mercado”. Por outro lado, a ausência de contratos efetivamente vinculativos e com obrigações claras, potencia essa falha de Estado e de mercado, que ora se deve mitigar e/ou eliminar.
72. Não se poderá deixar de recordar os indicadores de monitorização e supervisão, vertidos em Informação às Autoridades de Transportes, de 27 de setembro de 2018²⁰, produzida pela AMT, naturalmente adaptando aos modos e aos diversos circunstancialismos locais, os quais são relevantes para a potenciação das respetivas funções organizativas da autoridade de transportes.
73. Por outro lado, as autoridades de transportes estão sujeitas à obrigação de elaboração dos reportes previstos no artigo 18.º do Regulamento n.º 430/2019 e no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento²¹, neste último caso desde 2015²², sendo que os operadores devem

¹⁷ 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. O relatório deve estabelecer a distinção entre transporte por autocarro e por comboio, permitir o controlo e a avaliação dos desempenhos, da qualidade e do financiamento da rede de transportes públicos e, se for caso disso, prestar informações sobre a natureza e a extensão dos direitos exclusivos eventualmente concedidos. No entender da Comissão, um «relatório circunstanciado» será um relatório global relativo a todos os contratos de serviço público que a autoridade competente adjudicou, os quais devem ser todos identificados individualmente. Além dos valores totais, as informações fornecidas deverão, pois, referir-se a cada contrato, acautelando a proteção dos interesses comerciais legítimos dos operadores. Os operadores de transportes públicos estão obrigados a prestar às autoridades competentes todos os dados e informações que lhes permitam cumprir as obrigações de publicação. Para se conseguir o objetivo desta disposição, que é a monitorização e avaliação úteis da rede de transportes públicos com vista a possibilitar a comparação com outras redes de transportes públicos num quadro transparente e estruturado, a Comissão incentiva os Estados-Membros e as suas autoridades a assegurarem, voluntariamente, o acesso fácil a esta informação e possibilitarem comparações úteis. (...)”.

¹⁸ Obrigações Legais de Transmissão de Informação por Parte de Operadores de Transportes 2020- https://www.amt-autoridade.pt/media/2710/obrigacoes_transmissao_inf_operadores_transportes.pdf

¹⁹ Que tem vindo a ser mitigada por intervenção da AMT: Ação de Supervisão - Cumprimento das Obrigações Legais de Transmissão de Informação por Parte de Operadores de Transportes - http://www.amt-autoridade.pt/media/2273/obrigacoes_legais_reporte_informacao_operadores_transportes.pdf; 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; Obrigações Legais de Transmissão de Informação por Parte de Operadores de Transportes - http://www.amt-autoridade.pt/media/2118/obrigacoes_legais_transmissao_informacao.pdf

²⁰ https://www.amt-autoridade.pt/media/1777/csite_indicadores_monitorizacao_supervisao_at.pdf

²¹ https://www.amt-autoridade.pt/media/2452/covid-19_obrigacoes_reporte_publicitacao_osp.pdf e https://www.amt-autoridade.pt/media/2129/orientacoes_amt_obrigacoes_reporte_relatorios_publicos.pdf

²² De sublinhar que as obrigações referidas no ponto anterior devem igualmente ser cumpridas quanto aos serviços já executados.

colaborar na prestação de informação, (o mesmo acontecendo quanto aos reportes previstos no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril.^{23 24 25}

74. Nesse sentido, recomenda-se que a não prestação de informação necessária à elaboração destes relatórios deve constituir uma obrigação de serviço público inerente ao contrato, cujo incumprimento deve ser sancionado, contratualmente ou nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 46.º do RJSPTP.
75. É também da maior relevância pugnar pelo cabal cumprimento do n.º 5 do Anexo ao Regulamento, que estabelece que deve existir uma adequada contabilidade associada à prestação do serviço público de passageiros²⁶, pois tal revela-se da maior importância, não só para o correto e identificável dispêndio de dinheiros públicos na prossecução de obrigações de serviço público²⁷, como também para asseverar a conformidade com a legislação e orientações europeias²⁸.
76. Mais se considera que a informação transmitida pelo operador deve ser certificada, validada ou auditada sempre que necessário, seja para efeitos contratuais, seja também para efeitos de pagamento de outras compensações que influenciam a sustentabilidade da exploração, como sejam a prática de descontos tarifários (4.18, sub23, ao abrigo do PART) ou passes escolares.
77. Nesse sentido, não só para a formação/fundamentação do preço contratual/compensação/remuneração num contrato de serviço público com obrigações

²³ http://www.amt-autoridade.pt/media/2574/consulta_publica_projeto_linhasorientacao_artigo_6_dl14-c_2020_7abr.pdf e http://www.amt-autoridade.pt/media/2437/faq_compensacoestarifarias.pdf

²⁴ Obrigações Legais de Transmissão de Informação por Parte de Operadores de Transportes 2020- https://www.amt-autoridade.pt/media/2710/obrigacoes_transmissao_inf_operadores_transportes.pdf

²⁵ Quanto a este aspeto, chama-se à atenção do Município para o recente Guião emitido pelo Grupo de Trabalho de Capacitação das Autoridades de Transportes, com a participação da AMT - “Guião para a Fase de Execução dos Contratos de Serviço Público de Transporte de Passageiros” - https://qtatransportes.files.wordpress.com/2020/12/vtm_servulo_guiao-imt_versao_final-1.pdf

²⁶ “(...) satisfazendo, no mínimo, as seguintes condições: as contas correspondentes a cada uma destas atividades de exploração devem ser separadas, e a parte dos ativos correspondentes e os custos fixos devem ser afetados segundo as normas contabilísticas e fiscais em vigor, todos os custos variáveis, uma contribuição adequada para os custos fixos e um lucro razoável ligados a qualquer outra atividade do operador de serviço público não podem, em caso algum, ser imputados ao serviço público em causa, os custos de serviço público devem ser equilibrados pelas receitas de exploração e pelos pagamentos das autoridades públicas, sem transferência possível das receitas para outro sector de atividade do operador de serviço público”.

²⁷ 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 subsídio 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 subsídio 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(...)”.

²⁸ Referem ainda as Orientações da Comissão que “(...) se a empresa de transportes celebrou vários contratos de serviço público, as contas publicadas da empresa devem especificar a compensação pública correspondente a cada contrato. De acordo com o artigo 6.º, n.º 2, do regulamento, a pedido por escrito da Comissão, essas contas devem ser-lhe fornecidas.”

de serviço público, mas também para monitorização e fiscalização contratual, deve o Município obter, e o operador apresentar, dados de forma adequadamente segmentada dentro de cada rubrica e devidamente fundamentados, ou seja, acompanhados de documentação de suporte que os sustentem/justifiquem. Tal recomendação justifica-se na medida em que a competência para fundamentar o preço contratual, nos termos do RJSPTP e do CCP, impende sobre a entidade adjudicante/autoridade de transportes.

78. Nas tabelas abaixo são 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 nº de horas de manutenção/veículo); • indicação de nº de veículos afetos à linha
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

79. A este propósito, nos termos do consignado no Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, na sua redação atual, e no RJSPTP, as autoridades de transportes estão habilitadas a proceder à definição de procedimentos e/ou ajustamentos aos procedimentos atuais, na medida do necessário e de acordo com os circunstancialismos locais no que se refere a compensações tarifárias²⁹. Nesse sentido, aplicando-se o referido diploma, também os valores estimados de compensação poderão ser ajustados face aos serviços efetivamente prestados.
80. Sublinha-se que, nos termos do previsto no n.º 4 do artigo 6.º do referido Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, o Município deverá diligenciar junto dos operadores pela transmissão à AMT de informação³⁰ sobre todas as compensações/ remunerações/ financiamentos recebidos por aqueles neste período, ao abrigo de qualquer instrumento legal, regulamentar, contratual ou administrativo, bem como a informação disponível sobre os impactos na operação de transportes na região, em resultado das medidas impostas no Estado de Emergência, por razões de saúde pública.
81. Tal informação assume assaz relevância para a avaliação que continuará a ser efetuada por esta Autoridade, nos termos dos n.ºs 2 e 3 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril³¹, que terá em conta todo o financiamento público dirigido aos operadores de transportes e não apenas o resultante dos mecanismos previstos no diploma referido (PART, Social+, 4_18, Sub23 e PROTransP), para confirmação da não existência de sobrecompensação e/ou de vantagens não justificadas aos beneficiários que não se verificariam caso as atuais restrições não tivessem sido impostas.
82. Nesse contexto, volta a sublinhar-se a necessidade de proceder a uma validação efetiva das variáveis de base ao cálculo de compensações inerentes ao presente contrato.
83. De sublinhar, também, que deve ser assegurado, independentemente da delegação de competências, que não se verificam pagamentos de diversas entidades dirigidos ao mesmo serviço, designadamente no âmbito do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, não se substituindo o presente parecer à avaliação prevista naquele diploma.

²⁹ Implementação de Serviços Mínimos de Transporte de Passageiros/transporte escolar https://www.amt-autoridade.pt/media/2492/covid-19_servicosminimostransportepassageiros.pdf e Financiamento e Compensações aos Operadores de Transportes Essenciais, no Âmbito da Pandemia COVID-19 - Decreto-Lei N.º 14-C/2020, de 7 de abril https://www.amt-autoridade.pt/media/2437/faq_compensacoestarifarias.pdf

³⁰ Obrigações Legais de Transmissão de Informação por Parte de Operadores de Transportes 2020- https://www.amt-autoridade.pt/media/2710/obrigacoes_transmissao_inf_operadores_transportes.pdf

³¹ <http://www.amt-autoridade.pt/consulta-p%C3%BAblica/consultas-p%C3%BAblicas/projeto-de-linhas-de-orienta%C3%A7%C3%A3o-para-a-avalia%C3%A7%C3%A3o-da-autoridade-da-mobilidade-e-dos-transportes-prevista-no-decreto-lei-n%C2%BA-14-c2020-de-7-de-abril/>

84. Por outro lado, deve ser garantido que o operador cumpre todas as obrigações de informação previstas no artigo 22.º do RJSPTP³², sendo que, em caso de incumprimento, deverá ser dado conhecimento circunstanciado à AMT³³.

Direitos dos Passageiros

85. No que se refere à relação com o passageiro, encontra-se estabelecida a obrigação de cumprimento com a legislação aplicável, importando frisar que o livro de reclamações eletrónico deve sempre existir e de forma a não ser confundido com os meios de reclamação próprios³⁴.
86. Para o efeito, é essencial³⁵, igualmente, que o operador proceda à elaboração e divulgação de todas as regras gerais de utilização, cláusulas contratuais gerais e contratuais de adesão, relativas à sua relação com o passageiro, preferencialmente, num único suporte documental, sem prejuízo das ações de divulgação, suportes ou mensagens simples (na forma e conteúdo) que sejam divulgadas. Entende-se que, desta forma, se clarificam as regras que são efetivamente aplicáveis a cada momento e em cada modo para o passageiro (e efetivamente vinculativas), de forma detalhada e sindicável, o que não acontece com informação dispersa e sumária em sítios da *internet* ou em ações de divulgação e *marketing*.³⁶

Adjudicação por lotes

87. Nos termos da Orientação Técnica 03/CCP/2019, do IMPIC³⁷, *“A adjudicação por lotes consiste numa técnica contratual em que, num mesmo procedimento de formação de um contrato público (por exemplo, num concurso público) ao invés de se fazer uma única adjudicação de todo o objeto contratual, se organiza o procedimento de forma a que o objeto contratual seja dividido em vários lotes (ou seja, em várias partes) devidamente autonomizados, possibilitando várias adjudicações (artigo 73.º, n.º 2 do CCP), no âmbito*

³² Obrigações Legais de Transmissão de Informação por Parte de Operadores de Transportes 2020- https://www.amt-autoridade.pt/media/2710/obrigacoes_transmissao_inf_operadores_transportes.pdf

³³ Análise da Autoridade da Concorrência ao procedimento de aquisição, pelo, Grupo Transdev, ao grupo Grupo Fundão e impactos nas regiões correspondentes às Comunidades Intermunicipais da Beira Baixa, das Beiras e Serra da Estrela e da região de Coimbra http://concorrenca.pt/FILES_TMP/2019_51_final_net.pdf

³⁴ Disponibilização do Livro de Reclamações Eletrónico - Informação aos Operadores Económicos - <http://www.amt-autoridade.pt/media/2162/disponibilizacaoole.pdf>

³⁵ Tal como consta do relatório da AMT sobre este mesmo assunto: <http://www.amt-autoridade.pt/noticias-e-comunicados/comunicados>

³⁶ Pretende-se também evitar que qualquer informação acessível ao público não corresponda ou não seja baseada em regra vinculativa e estável e que não possa ser invocada por um passageiro, quando necessário e no exercício dos seus direitos. Deve ainda evitar-se que as regras entre operador-passageiros não estejam adequadamente previstas em documento único, pois não existe garantia de que a informação em sítio da internet não possa ser modificada ou que seja considerada vinculativa, em caso de conflito. Naturalmente que será sempre possível a divulgação de informação parcelar ou de forma simplificada, em ações de divulgação ou de marketing do operador. A título de exemplo, um operador pode ter um separador *FAQ - Frequently Asked Questions/Perguntas frequentes* no seu sítio da internet sobre as condições de utilização.

³⁷ Acessível em http://www.impic.pt/impic/assets/misc/img/circulares_informacoes/OrientacaoTecnicaIMPIC_03CCP2019.pdf

do mesmo procedimento aquisitivo e, conseqüentemente, a celebração de vários contratos.”

88. Dispõe o n.º 2 do artigo 46.º-A do CCP que, quando um procedimento de formação de um contrato público for de valor superior a 135 000,00 EUR (valor que aumenta para 500 000 EUR no caso das empreitadas de obras públicas), a decisão de não contratar por lotes deve ser fundamentada.
89. No caso em apreço, pese embora a aquisição não atinja o mencionado valor, foi opção da entidade prever a adjudicação por lotes, tendo em conta o facto de as prestações a abranger pelo objeto do contrato estarem relacionadas entre si mantendo, contudo, a sua cindibilidade.
90. De louvar a iniciativa da divisão do contrato em lotes, ainda que, nos termos da lei, diferente opção não estivesse sujeita ao dever de fundamentação.
91. De facto, a Diretiva 2014/24/UE veio salientar a importância da intervenção das PME no âmbito dos contratos públicos, consubstanciada no alavancar da concorrência, pelo que a adaptação dos procedimentos pré contratuais aos referidos operadores económicos, nomeadamente através da organização do procedimento em vários lotes, é um exemplo paradigmático da promoção desta participação.
92. A divisão do procedimento em lotes, possibilita o acesso ao concurso por um leque mais vasto de operadores económicos sendo que, nas peças do procedimento, a MLM não colocou qualquer limitação quanto ao número máximo de lotes que podem ser adjudicados a cada concorrente (não lançando mão do previsto no artigo 46.º-A n.º 4 do CPC).
93. Na verdade, sempre se diga que, nas peças do procedimento, a entidade apenas prevê que *“A entidade adjudicante no âmbito do presente procedimento não limitará a adjudicação dos lotes, sendo que os contratos serão celebrados em observância com as adjudicações efetuadas.”* – artigo 19.º, n.º 3 do Programa do Procedimento.
94. Ora, frisando-se a possibilidade de clarificação deste preceito, constata-se ainda que o programa do procedimento é omissivo quanto à possibilidade de celebração de contratos que combinem ambos os lotes (artigo 46.º-A, n.º 5 do CCP), pelo que as propostas no âmbito do presente procedimento terão que ser, necessariamente, apresentadas por lote.

Racionalidades basilares/ponderação de interesses

95. Tendo em conta o vertido nos pontos precedentes, considera-se que a operação em causa apresenta diversas vantagens e dá resposta favorável a cada uma das racionalidades basilares e estruturantes da metodologia de regulação económica independente da AMT (a dos investidores; a dos profissionais/ utilizadores/ utentes/ consumidores e/ou cidadãos; e a dos contribuintes), sem prejuízo do reforço deste quadro através do cumprimento das recomendações feitas pela AMT e da verificação da manutenção destes benefícios através do necessário acompanhamento da execução contratual.
96. Quanto aos investidores, tendo em conta os elementos disponibilizados, afigura-se que esta operação cria adequadas condições para o desenvolvimento sustentável da prestação de serviço de transporte rodoviário de passageiros na região, com condições de estabilidade necessárias ao investimento na rede de transportes e promoção do transporte público de passageiros. Atentos os pressupostos considerados no estudo promovido pela CIM RC, para efeitos de elaboração do cenário económico-financeiro que serviu de referência, perspetiva-se que é possível garantir o cumprimento das obrigações de serviço público com cobertura dos custos operacionais, bem como a remuneração adequada do capital investido.
97. Por outro lado, o facto de se especificarem condições de exploração de um operador de transportes, bem como as suas relações com a respetiva autoridade de transportes, confere um quadro de transparência, estabilidade e previsibilidade, sendo de reforçar o adequado relacionamento com outros operadores de transportes no mesmo mercado, o efetivo cumprimento de regras contratuais e legais, nacionais e europeias, e a viabilização de um exercício de regulação, supervisão e organização do sistema atento a eventuais distorções concorrenciais.
98. Acresce que resulta da operação a garantia de uma partilha objetiva e justificada de benefícios, riscos e responsabilidades entre o Município e o operador, oferecendo, ainda, incentivos para o investidor/operador ser eficiente, sendo que face à atual recuperação económica e à implementação de um modelo contratual mais completo, bem como à possível introdução de reduções tarifárias a nível nacional, permite-se sustentar expectativas de evolução favorável da procura.
99. Quanto aos contribuintes, no que concerne à resiliência da sociedade e da economia face à carga fiscal, o financiamento público por contrapartida de um melhor serviço, poderá não acarretar consequências negativas sobre a dívida pública e, conseqüentemente, sobre a carga fiscal. Na verdade, potencia o crescimento do transporte de passageiros e estimula o desenvolvimento da produção de valor

acrescentado, podendo resultar num aumento da consequente receita fiscal, sem aumento dos impostos.

100. Por sua vez, as contrapartidas públicas viabilizam também a concretização do interesse público na efetivação de um melhor serviço de transporte de passageiros, por forma a assegurar a satisfação permanente dos padrões de continuidade, regularidade, qualidade, quantidade e tarifas do serviço de transporte.
101. O reforço e aplicação rigorosos de mecanismos de monitorização e fiscalização, devem servir para dissuadir o incumprimento dos requisitos contratuais e evitar que se traduzam numa eventual deterioração da qualidade do serviço prestado aos consumidores, pelo que, em conclusão, a aplicação da racionalidade ancorada nos contribuintes conduz à perceção de que os balanços finais, em termos dos benefícios líquidos globais para os contribuintes, são positivos.
102. No que tange a utilizadores/ utentes/ consumidores e/ou cidadãos, o facto de o sistema passar a ser gerido por uma entidade com maior proximidade e com melhor conhecimento das reais necessidades dos utilizadores, poderá potenciar a oferta de um melhor serviço, adequando de forma mais profícua a oferta à procura, de uma forma dinâmica e eficaz, atento ao facto de os municípios deterem, por exemplo, competências na gestão do espaço público e no planeamento e ordenamento do território.
103. Ademais, o exercício dos poderes regulatórios da AMT em articulação com os poderes organizacionais do Município, poderá promover, potencialmente, uma melhor promoção dos direitos e interesses dos consumidores, utilizadores do transporte público, mas também, indiretamente, daqueles que possam beneficiar, direta ou indiretamente, da existência de uma rede de transportes públicos eficiente na sua região.
104. Também no interesse daqueles, como dos contribuintes, a prestação do serviço público de transporte de passageiros, com base numa definição transparente e objetiva de obrigações contratuais, poderá potenciar uma melhor gestão dos dinheiros públicos e, conseqüentemente, assegurar a sustentabilidade atual e futura da oferta de transportes à população.
105. Atenta a realidade deste caso específico, poder-se-á inferir que um dos segmentos mais interessados, em primeira linha, e num contexto global desta racionalidade, são os consumidores, sendo que a imposição de obrigações contratuais e indicadores de performance e qualidade permite garantir níveis de continuidade, regularidade, pontualidade e acesso ao transporte a preços acessíveis que não seriam alcançáveis, caso os investidores privados atendessem apenas ao seu interesse comercial.

106. Com maiores alternativas de transportes, tal pode representar uma poupança de custos para os consumidores face a outros modos de transporte alternativos, mas também para a sociedade em geral, através da diminuição dos custos inerentes a um sistema baseado na utilização da viatura privada.
107. Na perspetiva dos profissionais também se apresentam resultados positivos, na medida em que se promove a manutenção e a criação de emprego de forma sustentada, e, no que concerne ao cidadão em geral, cumpre invariavelmente assinalar os reflexos positivos no reforço dos seus direitos de Cidadania.

Programa do procedimento

108. No que diz respeito ao cumprimento do CCP, o n.º 1 do ponto 19 do Programa do Procedimento, sob a epígrafe “*critério de adjudicação*”, estabelece que, uma vez que as peças do procedimento definem todos os elementos da execução do contrato a celebrar, a adjudicação será feita de acordo com o critério da proposta economicamente mais vantajosa para a MLM, determinada pela modalidade monofator, avaliado pelo preço ou custo, lote a lote, enquanto único aspeto da execução do contrato a celebrar.
109. Segundo o n.º 2 do mesmo ponto 19, “*Caso se verifique igualdade nos preços propostos, a ordenação dos concorrentes será feita concedendo prioridade àqueles que no ano letivo anterior tenham realizado, em condições satisfatórias, os circuitos em questão. No caso de subsistir o empate no preço das propostas apresentadas, a adjudicação será partilhada pelos concorrentes, dividindo-se o número de dias letivos pelas firmas empatadas.*”
110. Concluindo-se que o critério de desempate não é objetivo e, em última análise, poderá, inclusivamente, restringir a concorrência, ao impossibilitar o acesso ao mercado de operadores que não executaram anteriormente qualquer serviço nas linhas submetidas a concurso.
111. De facto, os operadores candidatos que não tenham realizado no ano anterior a prestação de serviços nos circuitos submetidos a concurso, ficarão penalizados sobre os demais operadores, caso se verifique a igualdade dos preços das propostas, uma vez que não poderá ser aplicável tal critério de desempate, o que poderá impedir o acesso de operadores ao mercado, e nessa medida, restringir a concorrência.
112. De igual modo, as *condições satisfatórias da prestação de serviços* referente ao ano anterior como critério de desempate caracterizam-se por ser de natureza subjetiva e de difícil avaliação em caso de empate das propostas.

113. Uma vez que a adjudicação será feita de acordo com o critério da proposta economicamente mais vantajosa, determinada pela modalidade monofator, avaliado pelo preço ou custo, lote a lote, enquanto único aspeto da execução do contrato a celebrar, é sempre equacionável a possibilidade de se verificar um empate entre duas ou mais propostas, dificultando a formação da decisão de adjudicação, probabilidade que é significativamente mais elevada quando o critério de adjudicação fixado nas peças do procedimento tem a modalidade monofator e se concretiza, como geralmente acontece, no mais baixo preço.
114. Por essa razão, para que a entidade adjudicante possa encontrar, com maior facilidade e transparência, uma solução de desempate, assume especial pertinência concretizar, na metodologia de análise das propostas, um critério de desempate ou, em última análise, recorrendo ao sorteio, conforme estabelece o n.º 5 alínea c) do artigo 74.º do CCP.
115. Esse critério poderá ser, por exemplo, através da idade dos veículos, o que permitirá simultaneamente introduzir exigências de maior sustentabilidade da frota, tendo em vista o cumprimento das metas nacionais e internacionais em matéria de descarbonização dos transportes.
116. Em todo o caso, atento o disposto no n.º 4 do referido artigo 74.º do CCP, o programa do procedimento deve definir o critério de desempate na avaliação das propostas, dirimindo previamente a situação de eventual conflito na igualdade das propostas. E deve fazê-lo, de uma forma objetiva e transparente, o que não sucede no caso *sub judice*.

V – DETERMINAÇÕES E RECOMENDAÇÕES

117. De sublinhar que não compete à AMT, enquanto regulador económico independente, impor a opção por quaisquer cenários ou modelos, competindo-lhe, antes, refletir sobre os modelos propostos e escolhidos pelas autoridades de transportes, tendo em conta a *compliance* com o enquadramento jurídico e jurisprudencial em vigor, bem como as consequências de mercado, considerando também as racionalidades já referidas ao longo do presente parecer e eventuais impactos jus concorrenciais, diretos e indiretos.
118. Os contratos de serviço público, celebrados no âmbito do RJSPTP, estão condicionados pelos circunstancialismos locais relativos ao serviço público de transporte de passageiros, que são muito diversos ou com uma grande amplitude e especificidades, sendo necessário ter em conta a maturidade do mercado e os modelos contratuais adotados por cada autoridade de transportes nos diversos casos concretos.

119. Contudo, a definição dos montantes e a fundamentação das compensações financeiras, assim como a execução contratual, devem pugnar por alcançar pressupostos de transparência, vinculatividade e objetividade, de forma que se possa, ao longo da execução do contrato, garantir o cumprimento de um serviço de qualidade, bem como a maximização de recursos públicos, evitando a sobrecompensação do operador.
120. Assim, determina-se que a MLM, nos termos das alíneas a), j) e k) do n.º 1 e das alíneas a) e f) do n.º 2, ambos do artigo 5.º, do artigo 8.º, da alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º, das alíneas a), d), g), e h) do n.º 1 do artigo 40.º e do artigo 46.º, todos dos Estatutos da AMT, garanta:
- Que seja assegurada, quanto às obrigações de serviço público, uma melhor objetivação, designadamente (a título meramente exemplificativo): que seja assegurada a frota de material circulante em bom estado de funcionamento e conservação; que seja garantida a regularidade e continuidade da prestação do serviço público; que se assegure o cumprimento de padrões e objetivos ambientais determinados pela legislação aplicável; que seja assegurado o respeito pelos direitos dos passageiros, entre outras;
 - Que o operador dispõe de adequados sistemas contabilísticos, nos termos do anexo ao Regulamento, e que é expressa a possibilidade de proceder a acertos e ajustes nos valores das compensações sempre que se justifique, de acordo com os dados reais que sejam apurados, designadamente por via de auditorias ou procedimentos de certificação ou validação dos dados transmitidos pelo operador;
 - A identificação expressa do parecer da AMT nas peças procedimentais, nos termos do n.º 5 do artigo 36.º do CCP;
 - O envio dos contratos assinados, assim que adjudicados;
 - Os montantes que presidiram ao estudo de fundamentação são estimados e dependentes de acertos resultantes de dados reais em contexto de execução contratual. Neste sentido, a MLM deve proceder à sua validação, sendo recomendável que tais variáveis de base sejam auditadas e comprovadas, de forma a obter dados mais precisos que permitam ajustamentos contratuais ou mesmo ajustamentos em pagamentos finais. Com base em estimativas não se poderá criar a expectativa de que o operador receba todo o montante de compensações previsto, se não for esse efetivamente o défice real resultante da exploração;
 - Atento o disposto no n.º 4 do referido artigo 74.º do CCP, defina, no programa do procedimento (ponto 19), de uma forma objetiva e transparente o critério de

desempate na avaliação das propostas, por se ter concluído que o critério de desempate constante do n.º 2 do ponto 19 não é objetivo e, em última análise, poderá, inclusivamente, restringir a concorrência, ao impossibilitar o acesso ao mercado de operadores que não executaram anteriormente qualquer serviço nas linhas submetidas a concurso.

121. Recomenda-se ainda que a MLM, quanto à execução contratual:

- Nos termos do artigo 48.º RJSPTP, transmita à AMT eventuais factos subsumíveis aos tipos contraordenacionais previstos legalmente, caso se verifiquem, designadamente o incumprimento de obrigações de serviço público previstas nos contratos e de reporte de informação legalmente prevista, imediatamente após a tomada de conhecimento da sua verificação, colaborando na instrução do processo contraordenacional;
- Garanta o cumprimento das obrigações decorrentes do Decreto-Lei n.º 14-C/2020 de 7 de abril, na sua redação atual;
- Para efeitos de formação de preço contratual ou do valor de compensações, garanta que é prevista a adequada apresentação e validação de dados operacionais e económico-financeiros, de forma segmentada e comprovada;
- Garanta a transmissão dos dados previstos nos termos do artigo 22.º do RJSPTP e dos dados operacionais previstos no Regulamento 430/2019;
- Dê cumprimento ao Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro, na sua redação atual;
- Dê cumprimento às regras de atualização tarifária, designadamente as previstas na Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro e no Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio.

VI – CONCLUSÕES

122. No que concerne ao objeto específico deste parecer, o mesmo assume sentido favorável por estar garantida a *compliance* com a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, com o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de outubro de 2007, bem como com o Decreto-Lei n.º 60/2016, de 8 de setembro e demais legislação e jurisprudência nacional e europeia referenciada.

123. No caso concreto, foi aduzida informação que permite, de forma consistente, considerar fundamentadas as remunerações/compensações a pagar ao operador, à luz do enquadramento legal e jurisdicional citado.

124. Sublinha-se que o sentido favorável do parecer está condicionado ao cumprimento das determinações efetuadas, que deverão ser ponderadas previamente ao lançamento do procedimento.
125. Quanto à análise das diferentes racionalidades plurais: a dos investidores; a dos profissionais/utilizadores/utentes/consumidores e/ou cidadãos; e a dos contribuintes, a mesma assume parecer favorável porquanto, e entre outros argumentos, pode contribuir para a sustentabilidade económica e de funcionamento do mercado da mobilidade, assegurando uma mobilidade eficiente e sustentável e permitindo a cobertura da oferta de transportes públicos em região onde é patente a dispersão populacional.

Lisboa, 24 de agosto de 2023.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino