

PARECER N.º 52/AMT/2026

[versão não confidencial]

I - INTRODUÇÃO

1. A Comunidade Intermunicipal da Beira Baixa (CIM) remeteu em 23/03/2026 à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) para efeitos de emissão de parecer prévio vinculativo relativo ao procedimento tendente à contratualização de serviços de transporte público flexível, por Lotes, no Município de Idanha-a-Nova (doravante, também designado por TPF).
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 Ecossistema 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

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.

(CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007 (Regulamento), com o Decreto-Lei n.º 60/2016 de 8 de setembro, bem como com o Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro (CCP) e (ii) em segundo lugar, o suprimimento 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 e promovendo, ainda, a confluência de diversas racionalidades: a dos investidores, a dos profissionais/utilizadores/utentes/ consumidores e/ou cidadãos e a dos contribuintes.

5. 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, tendo em conta os princípios da imparcialidade, transparência e não discriminação, 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 iminente dos serviços, que podem conduzir a situações de vincada emergência.
6. 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.
7. Entre a CIM e a AMT relevam-se as seguintes interações:

[confidencial]

II – ENQUADRAMENTO

8. A CIM começa por fazer um enquadramento do pedido de parecer prévio vinculativo, clarificando que³ *“nos termos do definido no ponto n.º 1 do artigo n.º 10 da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, a Comunidade Intermunicipal da Beira Baixa (CIM) é a autoridade competente quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros intermunicipais e municipais dos municípios de Idanha-a-Nova,*

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

³ Estudo remetido pela CIM em 24/11/2025

Penamacor, Proença-a-Nova e Vila Velha de Ródão, por delegação de competências, concretizada por contratos interadministrativos, celebrados em 3 de novembro de 2016.

9. *Na assunção das suas competências, contratualizou a rede intermunicipal e municipal delegada através de um contrato de serviço público de transporte de passageiros, na modalidade de prestação de serviços, que iniciou a operação a 1 de agosto de 2025. A operação regular contratualizada não cumpre os níveis mínimos de serviço (NMS) definidos no RJSPTP, parte integrante na Lei n.º 52/2015.*
10. *De forma a complementar a oferta regular contratualizada, foi contratualizado o transporte flexível, nomeadamente no eixo Idanha-a-Nova » Castelo Branco. A CIM implementou duas experiências-piloto de serviço público de transporte flexível, a primeira entre 23 de março e 22 de setembro de 2025 e a segunda entre 23 de setembro de 2025 e 22 de março de 2026, de acordo com previsto no n.º 5 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 60, de 8 de setembro de 2016.”*

[confidencial]

Figura 1 - Fonte Município Procedimento para a Contratualização dos Serviços de Transporte Flexível na Beira Baixa - Eixo Idanha-a-Nova.

11. Neste domínio, clarifica ainda que:
 - *“Nas zonas de baixa densidade o transporte coletivo regular, com horários e percursos fixos é economicamente pouco viável (custos operacionais elevados face às receitas obtidas por passageiro transportado). Esta situação reflete-se na redução da oferta fora do Período Escolar e, em muitas situações, em carreiras com fraca rentabilidade para o operador de TP regular.*
 - *O Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) veio enquadrar o conceito de Transporte Público Flexível.*
 - *O Decreto-Lei n.º 60/2016 veio regulamentar o RJSPTP e estabelecer as regras específicas aplicáveis à prestação destes serviços.”*



Figura 2 Fonte Município

12. A CIM atesta que “os serviços de transportes público flexíveis visam complementar a rede regular de transporte público de passageiros assegurada pela empresa [confidencial] (...) o contrato atual iniciou em 1 de agosto de 2025.”

II.I. – Características Socioeconómicas e Oferta de Transporte Atual

13. A CIM, no seu relatório de fundamentação refere que “de acordo com os Censos de 2021, residiam no território da CIM cerca de 98,8 mil pessoas, sendo que mais de metade desta população habitava no concelho de Castelo Branco.
14. Verificou-se, na última década, um decréscimo significativo da população residente nestes municípios (-8,9% em média), destacando-se Penamacor, Oleiros, Idanha-a-Nova e Proença-a-Nova, com reduções claramente acima da média. De todos os concelhos, foram Vila de Rei, Vila Velha de Rodão e Castelo Branco aqueles os que sofreram um decréscimo menor. “

Território	População Total (hab.) 2021	População Total (hab.) 2011	Variação População Total (%) 2021-2011
Castelo Branco	52 272	56 109	-6,8%
Idanha-a-Nova	8 355	9 716	-14,0%
Oleiros	4 904	5 721	-14,3%
Penamacor	4 768	5 682	-16,1%
Proença-a-Nova	7 167	8 314	-13,8%
Sertã	14 769	15 880	-7,0%
Vila de Rei	3 279	3 452	-5,0%
Vila Velha de Ródão	3 285	3 521	-6,7%
Total dos municípios da CIM Beira Baixa *	98 799	108 395	-8,9%

Figura 3 Fonte Município - População residente por concelho na CIM e variação 2011/2021

15. Continua a CIM referindo que “*todos os municípios que integram a CIM constituem territórios de baixa densidade. Com efeito, a densidade populacional na CIM, em 2021, era de 19 hab/km², valor bastante abaixo da Região Centro, onde se insere (79 hab/km²) e também abaixo da média nacional para os municípios de baixa densidade (29 hab/km²).*”

Concelho	Densidade Populacional (hab./km ²) 2011	Densidade Populacional (hab./km ²) 2021	Variação 2011-2021
Castelo Branco	39,0	36,3	-6,8%
Idanha-a-Nova	6,9	5,9	-14,0%
Oleiros	12,1	10,4	-14,3%
Penamacor	10,1	8,5	-16,1%
Proença-a-Nova	21,0	18,1	-13,8%
Sertã	35,5	33,1	-7,0%
Vila de Rei	18,0	17,1	-5,0%
Vila Velha de Ródão	10,7	10,0	-6,7%
Total CIM Beira Baixa	20,6	18,8	-8,9%

Figura 4 Fonte Município – Densidade populacional por concelho na CIM (2011 e 2021)

16. “A estrutura etária da população da CIM da Beira Baixa é bastante envelhecida. A população com 65 ou mais anos representava, em 2021, 33% da população total, sendo que em 2011 era de 30%. Por outro lado, a população com menos de 15 anos diminuiu na última década, passando em 2021 a representar 10% da população total da CIM. Este padrão demográfico evidencia os desafios de despovoamento e envelhecimento que afetam a Beira Baixa, com implicações para o desenvolvimento regional e a sustentabilidade dos serviços.”

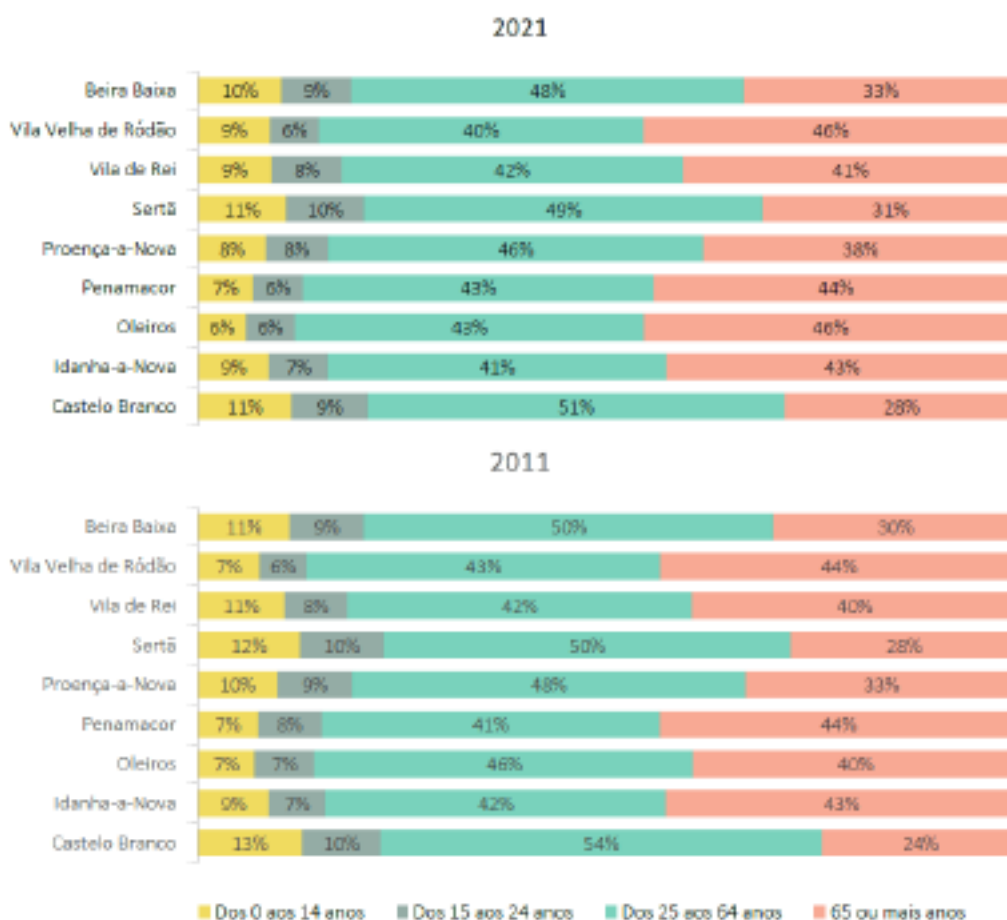


Figura 5 Fonte Município Distribuição da População por grandes grupos etários por concelho (%) 2011 e 2021

17. Quanto à mobilidade pendular a CIM refere que “Segundo dados censitários de 2021 (vide), eram realizadas na Beira Baixa cerca de 47 600 viagens pendulares, das quais 93% efetuadas pela população aí residente (44 250 deslocações). A parcela remanescente corresponde a deslocações efetuadas por não residentes que possuem local de trabalho ou estudo no território da Beira Baixa (perto de 6 500 deslocações).

18. Continua referindo que “cerca de 86% do número de deslocações se processam exclusivamente no interior da região. A parcela mais expressiva corresponde às viagens intra concelhias (79%) que se traduzem em cerca de 37 600 deslocações, o que significa que cada município tem capacidade para empregar e ensinar os residentes no próprio concelho.”

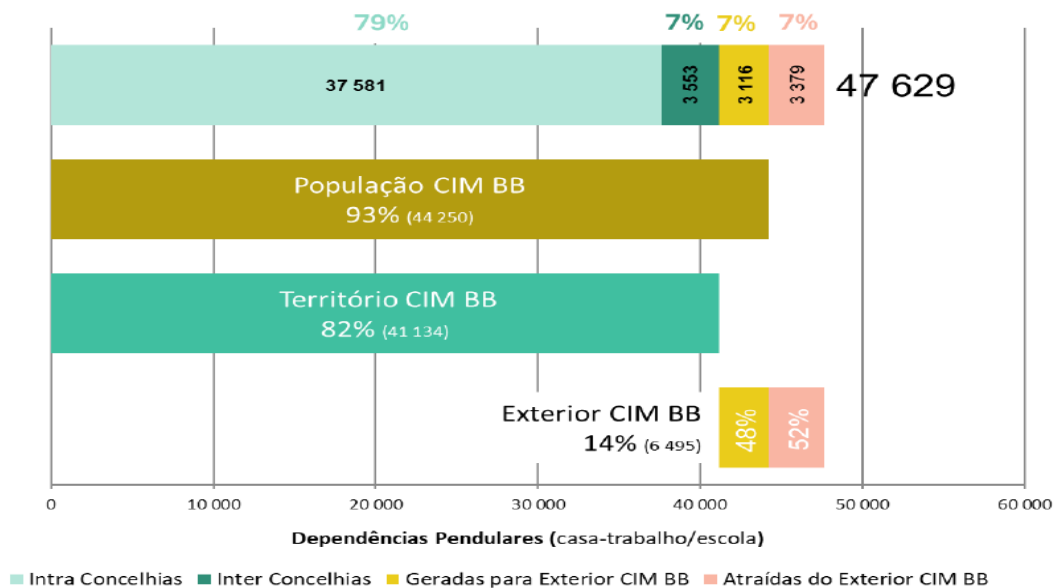


Figura 6 Fonte Município - Movimentos pendulares na CIM (2021)

19. A maioria das viagens pendulares, por trabalho ou estudo, realizadas pela população residente na CIM são internas ao município de residência (85% em

média), apontando para a necessidade de priorizar alternativas modais para estas deslocações.

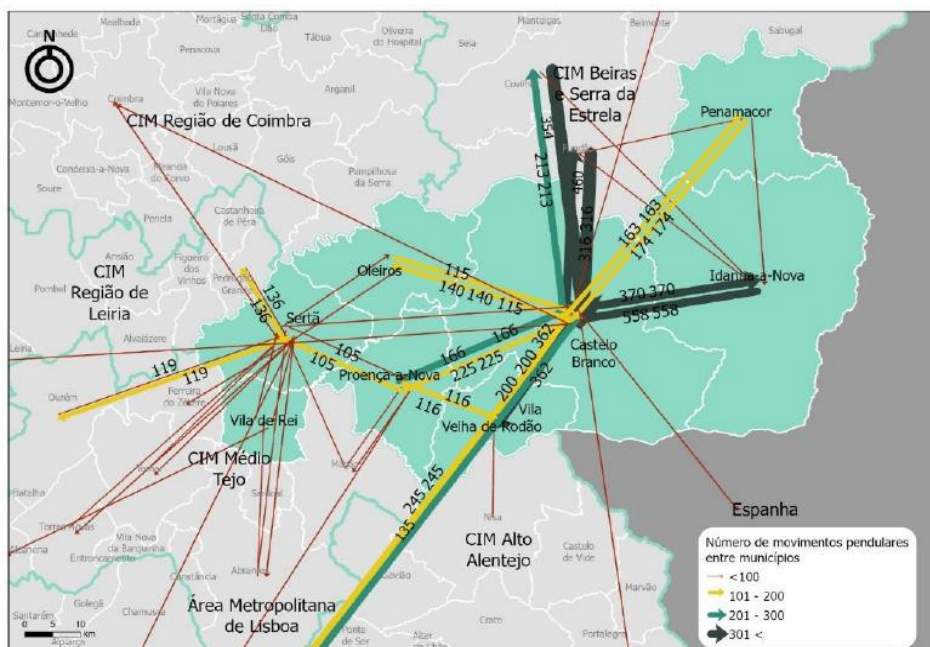


Figura 7 Fonte Município - Movimentos pendulares intermunicipais e inter-regionais (2021)

20. Quanto à oferta de transporte público, a CIM refere:

- *Em junho de 2023, a CIM procedeu ao lançamento do concurso público para concessão do serviço público de transporte de passageiros por modo rodoviário, por um período de 5 anos. Este contrato inclui todos os serviços municipais, intermunicipais e inter-regionais no âmbito das competências da CIM como autoridade de transportes. Este procedimento de contratualização foi alvo de processo contencioso, com sentença favorável à CIM, transitada em julgado em fevereiro de 2026. Segue-se a assinatura do contrato e obtenção de visto do Tribunal de Contas.*
- *No sentido de garantir a continuidade do transporte público que serve a região, a CIM contratualizou ao operador [confidencial]. a realização dos serviços de transporte que se consideram essenciais à região, durante o período de dois anos, abrangendo o período de 1 de agosto de 2025 a 31 julho 2027.*

- (vkm). Foram transportados 214 663 passageiros.



Figura 8 Fonte Município - Rede de Transporte Público Rodoviário de Passageiros

- Avaliar o nível de adesão das populações a este serviço, ajudando a compreender se existe necessidade para a implementação deste tipo de serviço;

⁴ SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS FLEXÍVEL EM PORTUGAL DIAGNÓSTICO SOBRE A IMPLEMENTAÇÃO E RELATÓRIO DA AÇÃO DE SUPERVISÃO REALIZADA PELA AMT - <https://www.amt-autoridade.pt/media/5084/estudo-transporte-flexivel-amt.pdf>

- *Identificar problemas operacionais, relacionados com a contratação de operadores, a gestão das reservas, a gestão da operação, etc.;*
 - *Testar a viabilidade económico-financeira e compará-la com outras opções de transporte;*
 - *Compreender as preferências e expectativas dos utilizadores relativamente ao serviço, ajudando a melhorar a sua experiência e a adaptar o serviço para dar resposta às suas necessidades;*
 - *Testar a eficiência operacional do sistema em termos de pontualidade, flexibilidade, adaptação à procura, etc.;*
 - *Testar os sistemas tecnológicos e os regulamentos desenvolvidos;*
 - *Ajudar a construir a confiança dos utilizadores no sistema.*
23. *Nas redes rurais, a opção pela contratação de serviços de táxis pode ser entendida em si mesmo como um processo de incremento da viabilidade e sustentabilidade do setor; em contextos urbanos ou periurbanos, a opção por um autocarro pode ser mais adequada face aos números da procura, constituindo mesmo assim, uma oportunidade para promover uma maior racionalidade na realização dos serviços de transporte.”*
24. O reconhecimento dos serviços de TPF aconteceu por parte do projeto europeu EMBRACER⁵ – Interligando a Mobilidade Entre Cidades e Subúrbios Europeus, financiado pelo programa INTERREG Europe⁶, que destacou que “a experiência do serviço IR e VIR evidencia os benefícios para a população e para os condutores de táxi” e sublinha que “a iniciativa pode ser replicada em outras regiões”, sendo de referir que este reconhecimento encontra paralelo noutras distinções atribuídas a nível europeu e nacional, designadamente o selo de Boa Prática do URBACT ao modelo SIT FLEXI da Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra⁷, bem como prémios de mobilidade atribuídos pelo Automóvel Club de Portugal⁸, evidenciando o carácter inovador, inclusivo e replicável deste tipo de soluções.

⁵ <https://www.interregeurope.eu/embracer>

⁶ <https://www.interregeurope.eu/>

⁷ <https://www.dgterritorio.gov.pt/urbact-portugal>

⁸ <https://autolook.pt/cim-viseu-dao-lafoes-vence-premio-mobilidade/>

II.II. - As Experiência-piloto da CIM

25. Quanto às experiência-piloto, a CIM refere que:

- *“As tarifas a cobrar pela utilização dos serviços de transporte flexível são as fixadas para o serviço público regular de transporte de passageiros.*
- *Às crianças com idade compreendida entre os 5 e os 12 anos (inclusive), será cobrado meio bilhete. As crianças com idade até 4 anos viajarão gratuitamente.*
- *A CIM disponibiliza um número de telefone para a reserva dos serviços por parte da população (800 502 502).*
- *As reservas são realizadas até às 15h00 do dia anterior ao da realização das viagens e confirmadas, assim como os horários até às 17h30 à população.*
- *Até às 17h30 do dia anterior de realização das viagens a CIM comunica ainda aos operadores o plano de serviços a realizar no dia seguinte.*
- *O itinerário dos circuitos é otimizado em função das reservas efetuadas no sistema.*
- *As paragens de transporte flexível correspondem, quando estas existem, a paragens de transporte público, as quais estão devidamente assinaladas com imagem que o município desenvolveu para o TPF.*
- *Para efeitos de sinalização dos locais de paragem afetos aos serviços de transporte público flexível, a CIM procedeu à sua identificação, através da colocação de paragens placas e bandeiras identificativas dos serviços. Estes locais de paragem correspondem grosso modo a paragens de transporte público servidas pela rede regular.*
- *Os veículos afetos aos serviços de TPF encontram-se igualmente identificados com dispositivos que os taxistas colocam quando se encontram a realizar os serviços.*
- *Os circuitos e horários dos serviços de TPF encontram-se disponíveis no site da internet da CIM em: <https://www.cimbb.pt/cim-beira->*

[baixa/mobilidade-e-transportes/servico-publico-de-transporte-de-passageiros-flexivel/](#)

- *Foram elaborados folhetos de divulgação dos circuitos e distribuídos em todas as sedes de freguesia servidas pelos serviços de transporte flexível e nos principais lugares.*
- *O número de telefone disponibilizado para as reservas dos serviços efetua também esclarecimentos sobre os serviços de TPF.”*

Escalão quilométrico	Bilhete Simples	Meio Bilhete
0	2	1,20 €
2,001	4	1,70 €
4,001	6	2,20 €
6,001	8	2,45 €
8,001	10	2,60 €
10,001	12	2,70 €
12,001	14	2,80 €
14,001	16	3,00 €
16,001	18	3,25 €
18,001	20	3,40 €
20,001	22	3,70 €
22,001	24	3,90 €
24,001	28	4,15 €
28,001	32	4,40 €
32,001	36	4,70 €
36,001	40	5,00 €
40,001	44	5,05 €
44,001	48	5,15 €
48,001	50	5,35 €
50,001	52	5,35 €

Os valores que constam na tabela já incluem IVA à taxa em vigor.
Valores atualizados no início de cada ano civil.

Figura 9 Fonte Município - Tarifários praticados no ano de 2025

II.II.I. - Primeira experiência-piloto da CIM

26. A 1ª experiência-piloto foi efetuada em viaturas de 9 lugares, de acordo com o modelo de remuneração seguinte:

- *Taxa de disponibilidade:* [confidencial] €;
- [confidencial] € por veículo. quilómetro em cheio;

- Ao valor de remuneração é deduzida a receita das tarifas cobradas aos passageiros.
- O valor da remuneração foi estabelecido com base em consulta preliminar ao mercado, realizada em 2023, tendo como premissas base i) a tabela de remuneração em vigor dos serviços de táxi; ii) análise de procedimentos semelhantes de transporte flexível e iii) análise das características dos serviços de TPF a contratualizar e na consideração da realidade do serviço de táxi da Beira Baixa.

SENTIDO	LIGAÇÃO DE SPTP HORA CHEGADA	ORIGEM TPF	HORA PARTIDA	PARAGENS INTERMÉDIAS	DESTINO TPF	HORA CHEGADA	LIGAÇÃO PARA SPTP HORA PARTIDA	FREQUENCIA	CALENDÁRIO
IDA	Não	Idanha-a-Nova	07:40	Oledo Proença-a-Velha Aldeia de Sta. Margarida S. Miguel De Acha Lousa Escalos de Cima Escalos de Baixo	Castelo Branco	08:20	Sim (RNE) 08:45	S (*)	Anual
VOLTA	Sim (RNE) 18:20	Castelo Branco	18:40		Idanha-a-Nova	19:20	Não	S (*)	Anual
VOLTA	Não	Castelo Branco	08:20		Idanha-a-Nova	09:00	Não	S exceto feriados	Escolar ESGIN
IDA	Não	Idanha-a-Nova	18:00		Castelo Branco	18:40	Não	S exceto feriados	Escolar ESGIN
IDA	Não	Idanha-a-Nova	16:30		Castelo Branco	17:10	Sim (RNE) 17:30	D (*)	Anual
VOLTA	Sim (RNE) 17:35	Castelo Branco	17:50		Idanha-a-Nova	18:30	Não	D (*)	Anual

(*) Se 6.ª feira feriado, o serviço de sábado é realizado nesse dia; se 2.ª feira feriado, o serviço de domingo é realizado nesse dia.

Figura 10 Fonte Município - Circuitos 1ª experiência Piloto de transporte flexível da CIM

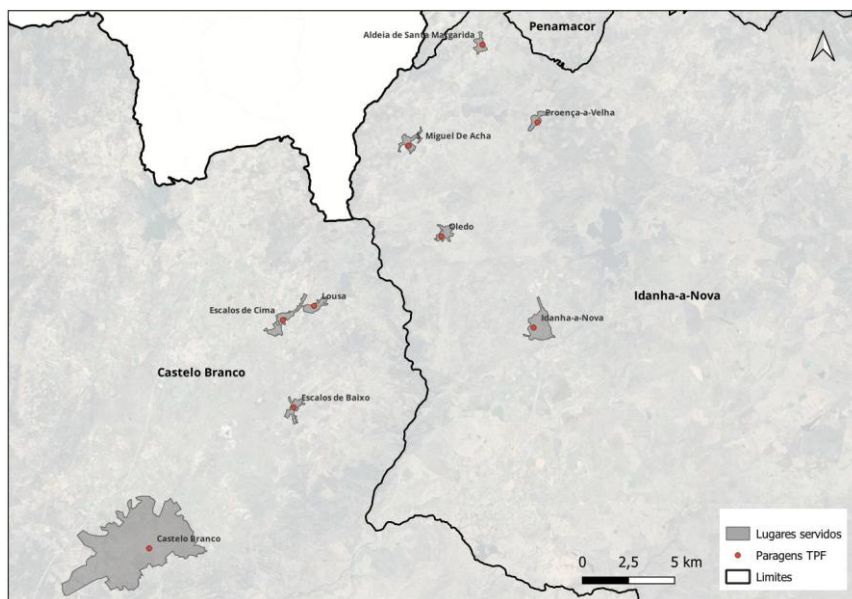


Figura 11 Fonte Município - Eixo Idanha-a-Nova » Castelo Branco

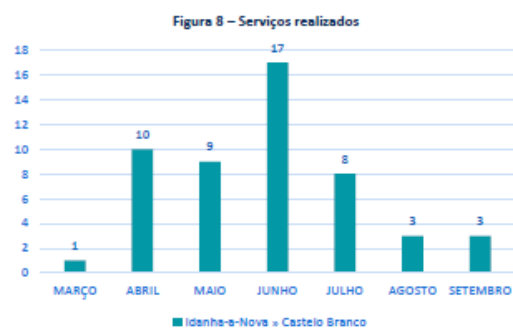
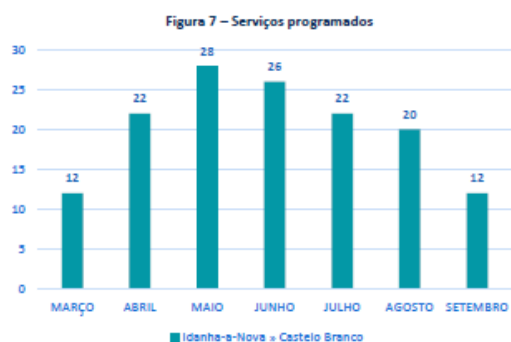


Figura 12 Fonte Município

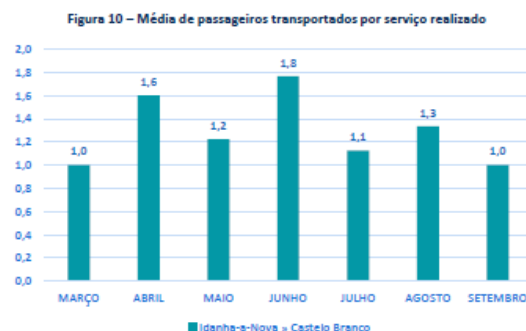
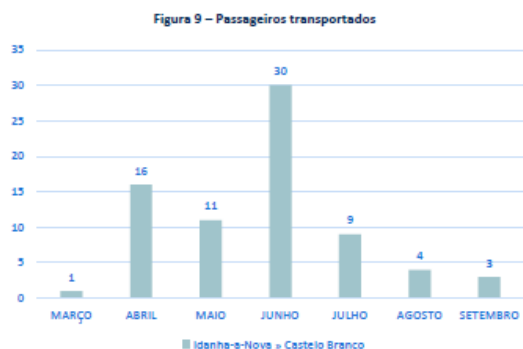


Figura 13 Fonte Município

27. De acordo com a CIM, “os custos associados à implementação dos serviços durante a 1ª experiência – piloto ascenderam aos [confidencial] €, sendo as receitas de [confidencial] €, o que representa uma cobertura de custos pelas receitas de 14,9%.
28. Face a este défice, a CIM teve um encargo líquido de [confidencial] €, o que representa um custo de [confidencial] €/veic.km e um custo de [confidencial] €/passageiro.”

[confidencial]

Figura 14 Fonte Município

II.II.II. – Segunda experiência-piloto da CIM

29. A CIM refere que “a 2ª experiência-piloto foi igualmente efetuada em viaturas de 9 lugares, considerando apenas alteração na remuneração dos veículos.quilómetros produzidos em cheio, considerando alterações significativas nas condições de mercado verificadas desde então, com impacto nas componentes relacionadas com encargos salariais, combustível, manutenção, pelo que foi aplicado um fator de atualização que corresponde à taxa de variação média do Índice de Preços no Consumidor, exceto habitação, a que corresponde a taxa de atualização tarifária aplicada no início de cada ano civil, sendo de 6,43% em 2024; e de 2,02% em 2025, resultando em [confidencial] € por veículo.quilómetro em cheio. .”
30. “Ao valor para efeitos de remuneração é deduzida a receita das tarifas cobradas aos passageiros.”

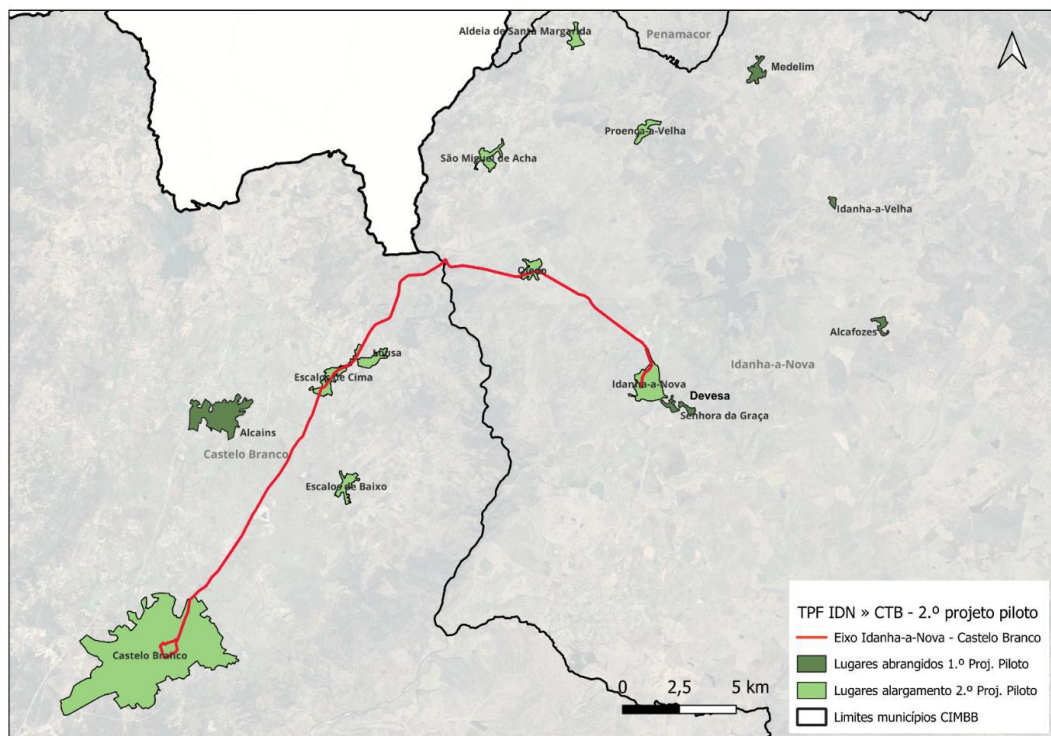


Figura 15 Fonte Município Eixo Idanha-a-Nova - Castelo Branco

31. Quanto à oferta a CIM apresenta os seguintes dados:

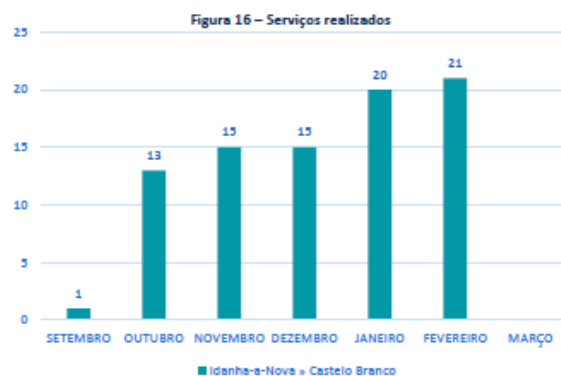


Figura 16 Fonte Município

Figura 17 – Passageiros transportados

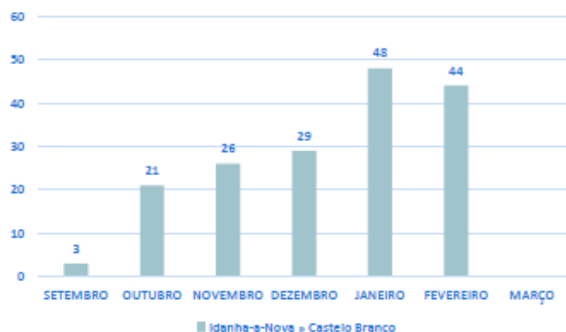


Figura 18 – Média de passageiros transportados por serviço realizado

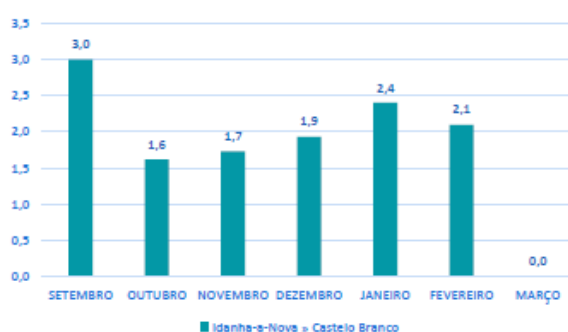


Figura 17 Fonte Município

[confidencial]

Figura 18 Fonte Município

32. De acordo com as informações remetidas pela CIM “os custos associados à implementação dos serviços durante os primeiros 5 meses da 2ª experiência – piloto ascenderam aos [confidencial] €, sendo as receitas de [confidencial] €, o que representa uma cobertura de custos pelas receitas de [confidencial] %.
33. Face a este défice, a CIM teve um encargo líquido de [confidencial] €, o que representa um custo de [confidencial] €/veic.km e um custo de [confidencial] €/passageiro.
34. O aumento da abrangência territorial da 2ª experiência-piloto face à 1ª, representa um aumento da procura, com melhoria dos indicadores de produtividade.”

II.III. - Modelo a Contratualizar

35. Atendendo aos resultados positivos das experiências-piloto, a CIM pretende manter e expandir a rede de transporte flexível, reforçando a cobertura territorial e temporal e promovendo maior equidade social. Para o efeito, adotou a divisão territorial já existente, organizando o procedimento por concelho e em lotes homogéneos.
36. O procedimento a adotar será a Consulta Prévia, estruturada em três lotes, sendo convidados todos os operadores locais habilitados à prestação deste tipo de serviço.

Figura 22 – Formas de atribuição dos serviços de transporte



Figura 19 Fonte Município

37. Atendendo à natureza dos serviços e ao perfil dos operadores, a CIM optou pela modalidade de prestação de serviços, considerando a mais adequada, nomeadamente face ao risco de procura associado. Este modelo prevê a contratação de operadores locais, promovendo uma maior adequação territorial.
38. O contrato terá a duração de 730 dias, mantendo-se em vigor até à conclusão dos serviços, sem prejuízo de obrigações que subsistam após a sua cessação. Prevê-se ainda a possibilidade de cessação antecipada, caso seja implementado um novo modelo regulamentar para o transporte flexível, mediante aviso prévio mínimo de 30 dias por parte da entidade adjudicante.
39. De acordo com o relatório de fundamentação, *“o Lote 1 a contratualizar no município de Idanha-a-Nova corresponde à ligação intermunicipal Idanha-a-Nova – Castelo Branco, a realizar em viatura de 9 lugares.*
40. *A hora de partida das paragens intermédias, depende dos percursos e das reservas efetuadas em cada dia. Esta opção prende-se com a diversidade de lugares que integram o eixo servido e a enorme variedade de combinações de percursos possíveis, e como tal os horários dependem das reservas, sendo por isso definidos em função das mesmas.”*

Figura 24 – Características da Consulta Prévia Idanha-a-Nova, Lote 1

Origem	Destino	Calendário	Frequência	Horário ida	Horário volta
Idanha-a-Nova	Castelo Branco	Anual	Sábados	07h40 11h40	12h20 18h40
Castelo Branco	Idanha-a-Nova	Escolar ESGIN	Sábados, exceto feriados	08h20	18h00
Idanha-a-Nova	Castelo Branco	Anual	Domingos	16h30	17h50

Figura 20 Fonte Município

Figura 25 – Consulta Prévia Idanha-a-Nova, Lote 1 – Lugares Servidos

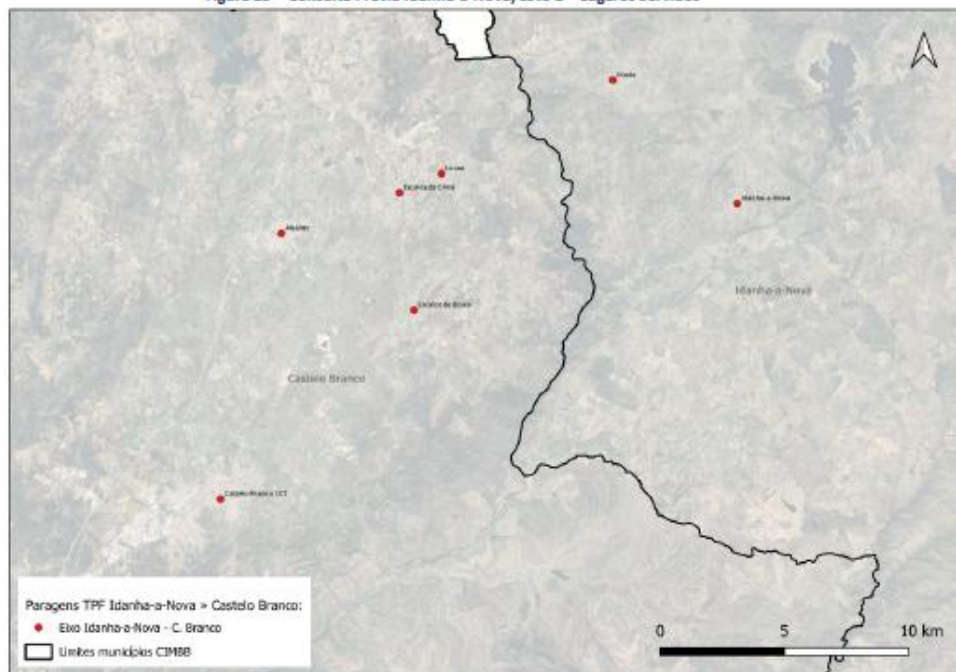


Figura 21 Fonte Município - Lugares Servidos

41. Quanto ao lote 2 a contratualizar no Município “corresponde a ligações dos lugares a norte do concelho de Idanha-a-Nova, à sede de concelho, com possibilidade de adução ao serviço TPF intermunicipal entre Idanha-a-Nova e Castelo Branco, a realizar em viatura de 9 lugares.
42. A hora de partida das paragens intermédias, depende dos percursos e das reservadas efetuadas em cada dia. Esta opção prende-se com a diversidade de lugares que integram o eixo servido e a enorme variedade de combinações de percursos possíveis, e como tal os horários dependem das reservas, sendo por isso definidos em função das mesmas.”

Figura 26 – Características da Consulta Prévia Idanha-a-Nova, Lote 2

Origem	Destino/Adução à linha TPF intermunicipal	Calendário	Frequência	Horário ida	Horário volta
Lugares abrangidos no eixo NORTE	Idanha-a-Nova	Anual	Sábados	06h40	13h00 19h20
Lugares abrangidos no eixo NORTE	Idanha-a-Nova	Anual	Domingos	15h30	18h30

Figura 22 Fonte Município

Figura 27 – Consulta Prévia Idanha-a-Nova, Lote 1 – Lugares Servidos

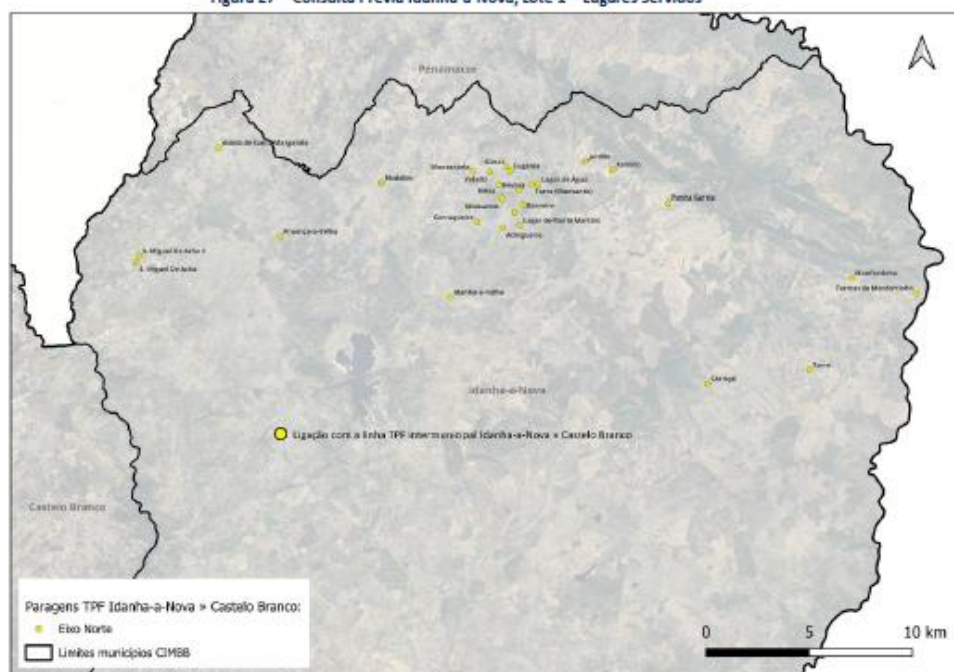


Figura 23 Fonte Município Lugares servidos

43. O Lote 3 “corresponde a ligações dos lugares a sul do concelho de Idanha-a-Nova, à sede de concelho, com possibilidade de adução ao serviço TPF intermunicipal entre Idanha-a-Nova e Castelo Branco, a realizar em viatura de 9 lugares.
44. A hora de partida das paragens intermédias, depende dos percursos e das reservadas efetuadas em cada dia. Esta opção prende-se com a diversidade de lugares que integram o eixo servido e a enorme variedade de combinações de percursos possíveis, e como tal os horários dependem das reservas, sendo por isso definidos em função das mesmas.

Figura 28 – Características da Consulta Prévia Idanha-a-Nova, Lote 3

Origem	Destino/Adução à linha TPF intermunicipal	Calendário	Frequência	Horário ida	Horário volta
Lugares abrangidos no eixo SUL	Idanha-a-Nova	Anual	Sábados	06h40	13h00 19h20
Lugares abrangidos no eixo SUL	Idanha-a-Nova	Anual	Domingos	15h30	18h30

Figura 24 Fonte Município

Figura 29 – Consulta Prévia Idanha-a-Nova, Lote 1 – Lugares Servidos

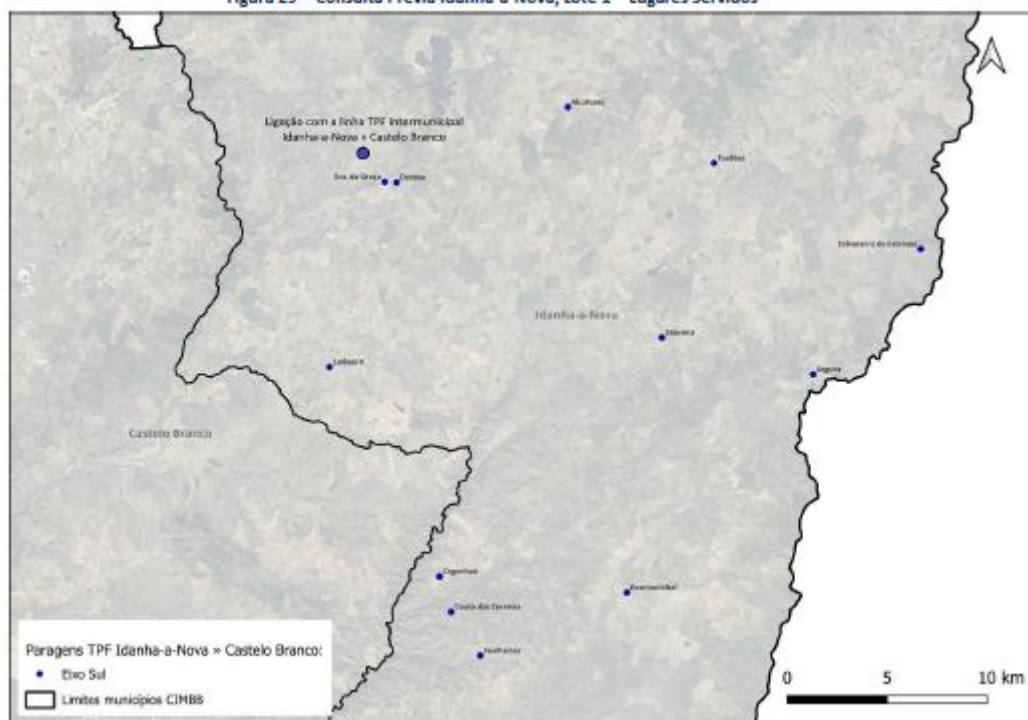


Figura 25 Fonte Município

45. Os serviços de transporte flexível são pagos por viagem no momento do embarque, aplicando-se as tarifas do serviço público regular. Prevê-se meio bilhete para crianças entre os 5 e os 12 anos e gratuidade até aos 4 anos.
46. Os preços incluem IVA e são atualizados anualmente com base no Índice de Preços no Consumidor (exceto habitação). Nos casos de ligação à rede regular, o passageiro paga apenas o diferencial entre o custo total da viagem (origem-destino) e o valor correspondente ao percurso realizado em transporte regular.

Figura 28 – Tarifas aplicáveis (2026)

Escalões quilométrico		Bilhete Simples	Meio Bilhete
0	2	1,25 €	0,60 €
2,001	4	1,70 €	0,85 €
4,001	6	2,25 €	1,15 €
6,001	8	2,50 €	1,25 €
8,001	10	2,65 €	1,30 €
10,001	12	2,75 €	1,40 €
12,001	14	2,90 €	1,45 €
14,001	16	3,05 €	1,55 €
16,001	18	3,30 €	1,65 €
18,001	20	3,50 €	1,75 €
20,001	22	3,80 €	1,90 €
22,001	24	4,00 €	2,00 €
24,001	28	4,25 €	2,10 €
28,001	32	4,50 €	2,25 €
32,001	36	4,80 €	2,40 €
36,001	40	5,10 €	2,55 €
40,001	44	5,15 €	2,60 €
44,001	48	5,30 €	2,65 €
48,001	50	5,45 €	2,75 €
50,001	52	5,45 €	2,75 €

Os valores que constam na tabela já incluem IVA à taxa em vigor.
Valores atualizados no início de cada ano civil.

Figura 26 Fonte Município

47. O modelo de remuneração assenta numa componente fixa (taxa de disponibilidade) e numa componente variável, indexada à produção efetiva (veículo.km realizados) e deduzida da receita tarifária, mantendo-se o modelo das experiências-piloto.

- Valor de remuneração do serviço = taxa de disponibilidade do serviço + (valor por veículo.kilómetro x número de veículo.kilómetro realizados (em cheio)) – receita das tarifas pagas pelos passageiros;

48. “No âmbito do presente procedimento será mantido o modelo de remuneração dos operadores adotado no decurso das experiências-piloto, sendo o valor por veículo.kilómetro atualizado em função da taxa de variação média do Índice de Preços no Consumidor, exceto habitação, nos 12 meses que decorrem entre

outubro do 2024 e setembro de 2025, sendo de 2,28% para 2026, resultando no pagamento máximo de:

- *Taxa de disponibilidade:* [confidencial] €;
- [confidencial] €/km em cheio para viatura de 9 lugares (o valor do veículo/quilómetro a considerar para efeitos da remuneração do operador será o valor indicado na proposta apresentada)."

49. "A compensação mensal corresponde à soma dos serviços efetivamente realizados no período. O cálculo dos km considera apenas os percursos em serviço (trajeto mais direto entre paragens), não sendo contabilizados os km em vazio no início e no final da operação."

[confidencial]

Figura 27 Fonte Município

[confidencial]

Figura 28 Fonte Município

50. Quanto a indicadores de monitorização dos serviços, a CIM refere que "atendendo que se admite que prestadores de serviço serão operadores de táxi pouco familiarizados com os processos de registo dos serviços nas plataformas informáticas, o cumprimento do estipulado no artigo 22.º do RJSPTP, no que concerne ao registo dos serviços de TPF na plataforma nacional de registo dos serviços (STEPP) será da responsabilidade da CIM."

51. À semelhança do que acontece com a experiência-piloto em funcionamento, os serviços de transporte público a contratualizar serão divulgados no site da CIM.⁹

52. Para efeitos de monitorização, a CIM recorrerá:

- *À informação da plataforma de gestão dos serviços onde regista as reservas dos utilizadores. A cada reserva é automaticamente atribuído um valor a cobrar ao utilizador.*
- *Para efeitos do pagamento aos operadores serão confrontadas as faturas emitidas pelos operadores com os registos dos serviços na plataforma.*

⁹ <https://www.cimbb.pt/cim-beira-baixa/mobilidade-e-transportes/servico-publico-de-transporte-de-passageiros-flexivel/>

- *À informação da plataforma de gestão dos serviços para calcular os seguintes indicadores de monitorização dos contratos:*
 - *Veículos.km realizados;*
 - *Passageiros transportados por mês;*
 - *Custo e receita mensal dos serviços;*
 - *Custo médio e receita média por passageiro transportado;*
 - *Percurso médio por passageiro transportado.”*

53. O Operador será responsável pela elaboração de um reporte mensal, o qual conterá, pelo menos, a seguinte informação:

- *Serviços efetuados por dia e origem destino;*
- *Veículos.km realizados por serviço e por dia;*
- *Passageiros transportados serviço e por mês;*
- *Receita mensal de cada serviço;*
- *Número de incidentes com passageiros por serviço;*
- *Número e gravidade de eventuais acidentes rodoviários;*
- *Combustível consumido por serviços;*
- *Número de reclamações.*

III – DA ANÁLISE

III.I. - Autoridade de Transportes

54. Do ponto de vista formal e de enquadramento institucional, nada haverá a apontar quanto à iniciativa em apreço pela CIM enquanto autoridade de transportes, nos termos conjugados dos artigos 6.º e 10.º do RJSPTP.
55. Ademais, sem prejuízo das atribuições e competências próprias da AMT enquanto regulador económico independente, cabe às autoridades de transportes criar e implementar as condições legais e contratuais de base que permitam a

disponibilização de serviços de transportes enquadrados em termos equitativos, concorrenciais e organizativos.^{10 11}

56. Dispõe o Decreto-Lei n.º 60/2016 de 8 de setembro, no n.º 1 do seu artigo 4.º, que *“são entidades competentes para a implementação e a coordenação dos serviços de TPF as autoridades de transportes fixadas pelo RJSPTP.”*
57. Ora, a CIM celebrou um contrato interadministrativo com o Município¹² através do qual este último delegou na primeira o exercício das competências associadas ao serviço público de transporte de passageiros.¹³
58. A CIM encontra-se, desta forma, legitimada para o exercício das competências do Município no que respeita ao referido regime de exploração.

III.II. - Obrigações de Serviço Público

59. O artigo 23.º do RJSPTP estabelece que *“as autoridades de transportes competentes podem impor obrigações de serviço público ao operador de serviço público, as quais devem ser formuladas de forma expressa e detalhada, por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis”*.
60. 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”*.
61. A formulação clara, objetiva e transparente das obrigações de serviço público é determinante para assegurar que a eventual compensação associada é

¹⁰ A título de exemplo, o artigo 13.º do RJSPTP estabelece que o planeamento e a coordenação do serviço público de transporte de passageiros, por cada autoridade de transportes, devem ser articulados com o serviço público de transporte de passageiros existente ou planeado na respetiva área geográfica e pressupor a articulação e otimização da exploração, visando a eficiência e eficácia do serviço público de transporte de passageiros no seu conjunto, independentemente da sua finalidade, natureza ou tipo de exploração.

¹¹ Nos termos do artigo 10.º do RJSPTP, todas as autoridades de transportes podem não apenas delegar, total ou parcialmente, as respetivas competências noutras autoridades de transportes, como também acordar entre si o exercício partilhado de parte ou da totalidade das competências que lhes estão legalmente cometidas, designadamente através de contratos interadministrativos, respeitando, igualmente, o previsto na Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua redação atual, com as devidas adaptações

¹² Nos termos do artigo 6.º, n.º 1 do RJSPTP, “os municípios são as autoridades de transportes competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros municipais”

¹³ Contratos interadministrativos de delegação de competências relativo aos Serviços Públicos de Transporte de Passageiros https://cimbeirabaixa.pt/media/peplqvw2/acordo-transportes_idn.pdf

proporcional e adequada ao serviço efetivamente prestado, prevenindo situações de sobrecompensação e de distorção da concorrência.

62. Da análise do Relatório de Fundamentação resulta que:

- [confidencial]
- [confidencial]

63. A AMT questionou a CIM quanto a evidências do cumprimento de enquadramento legal e regulatórios nomeadamente:

- No que respeita à vinculação dos operadores ao cumprimento do regime de proteção de dados pessoais, incluindo o cumprimento do Regulamento (UE) 2016/679 (RGPD), bem como das demais obrigações legais em matéria de tratamento de dados;
 - A CIM respondeu que atualizou a Cláusula 31.^a do Caderno de Encargos (Proteção de dados pessoais).¹⁴

¹⁴ CLÁUSULA 31.^a Proteção de Dados pessoais

- 1 A Entidade Adjudicante é a única entidade responsável pelo tratamento dos dados pessoais dos passageiros, utilizados estritamente no âmbito da celebração e execução dos serviços de transporte flexível, de acordo com o disposto na legislação aplicável em matéria de proteção de dados pessoais, incluindo o Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de abril ("Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados" ou "RGPD").
- 2 Os dados pessoais dos utilizadores dos serviços de transporte flexível são tratados com as seguintes finalidades:
 - a. Gestão e prestação dos serviços de transporte flexível abrangidos pela presente prestação de serviços;
 - b. Desenvolvimento de estatísticas sobre utilização do serviço;
 - c. Avaliação da qualidade do serviço, através de inquéritos de satisfação.
- 3 Os dados pessoais dos utilizadores dos serviços serão apenas tratados pela Entidade Adjudicante durante o período de execução do contrato de prestação de serviços de transporte flexível e, após o termo do período acima referido, durante o prazo que for estritamente necessário ao cumprimento das obrigações legais, designadamente obrigações fiscais, a que a Entidade Adjudicante estiver obrigada, período após o qual serão eliminados.
- 4 Na qualidade de entidade responsável pelo tratamento, a Entidade Adjudicante pode partilhar os dados pessoais dos passageiros com outros destinatários, incluindo autoridades fiscais e entidades subcontratantes, no âmbito da realização dos serviços de transporte flexível solicitados.
- 5 A relação com os prestadores dos serviços será regulada ao abrigo de Acordo de Tratamento de Dados, em cumprimento do estabelecido no artigo 28.º do RGPD.
- 6 Sem prejuízo do disposto no número anterior, o prestador de serviços é ainda responsável pelo tratamento de dados para efeitos da observância das suas obrigações em matéria fiscal, nomeadamente, para cobrança do tarifário, comprometendo-se a realizar o referido tratamento em cumprimento da legislação comunitária e nacional.
- 7 O utilizador dos serviços, enquanto titular dos dados pessoais, pode, a todo o momento exercer os direitos conferidos na legislação aplicável em matéria de dados pessoais, incluindo o direito de acesso aos seus dados, a retificação e ou apagamento dos seus dados, a limitação do tratamento, a portabilidade dos seus dados, a oposição ao tratamento nos termos sujeitos aos condicionalismos legalmente aplicáveis.

- Quanto ao cumprimento do regime jurídico constante do Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro, na sua redação atual, bem como do Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro (*Livro de Reclamações*), com as devidas adaptações à natureza do serviço em causa.
 - A CIM informou que foi Inserido o ponto 13 na Cláusula 1.ª do Caderno de Encargos (Enquadramento): “A Prestação de Serviços está sujeita ao cumprimento das obrigações impostas pelo Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, pelo Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros (doravante, RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, e pela demais legislação e regulamentos aplicáveis, nomeadamente o Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro.”
 - Mais se informa que, conforme alínea k. do ponto 1 da Cláusula 36.ª do Caderno de Encargos (Obrigações principais do prestador de serviços), “Sem prejuízo de outras obrigações previstas na legislação aplicável, constituem obrigações principais do prestador de serviços: Disponibilizar o livro de reclamações eletrónico e afixar no veículo um dístico com a informação referente à existência do livro de reclamações e do seu endereço eletrónico.”
64. A AMT quanto ao regime de seguros, solicitou a clarificação das coberturas exigidas, designadamente no que respeita a seguro de responsabilidade civil, seguro de passageiros, seguro dos veículos afetos à operação e seguro de acidentes de trabalho dos motoristas, devendo ser assegurado o cumprimento dos requisitos legalmente exigíveis;
- A CIM esclareceu que “foi inserida a Cláusula 28.ª do Caderno de Encargos (Seguros): “O prestador de serviços deve deter as apólices de seguro necessárias para garantir a cobertura de riscos inerentes à prestação dos serviços, nomeadamente seguro de passageiros, seguro dos veículos e seguro de acidentes de trabalho para motoristas e outros legalmente exigidos.” Adicionalmente, acrescentada alínea f. do ponto 4 da Cláusula 26 do Caderno de Encargos (Penalidades Contratuais): Constitui incumprimento grave das obrigações do prestador de serviços: “Inexistência

de apólices de seguro válidas em seguros que o operador se encontre obrigado a deter para o exercício da prestação de serviços”.

65. A AMT defendeu que o modelo de contratualização deverá assegurar condições de acesso efetivo, equitativo e não discriminatório ao procedimento, permitindo a participação de todos os operadores legalmente habilitados à prestação do serviço no território em causa.

- A CIM esclareceu que, *“conforme referido no Relatório de Fundamentação, secção Modelo Contratual, serão convidados todos os operadores de cada um dos municípios que detenham habilitação para a exploração de serviços de transporte flexível, conforme listas remetidas, onde constam as empresas de transporte de táxis licenciadas pelo IMT.IP em cada concelho.”*

66. A AMT questionou quanto ao regime aplicável à atualização da remuneração dos serviços, tendo presente que o modelo proposto assenta em valores unitários fixos, não se encontrando atualmente previsto qualquer mecanismo de revisão, indexação ou atualização ao longo da vigência contratual, designadamente quanto a custos de produção;

- A CIM respondeu que foi *“inserido o ponto 7. na Cláusula 6.ª do Caderno de Encargos (Preço base e condições de pagamento): “O valor unitário por veículo quilómetro indicado na Proposta, a que se refere a alínea b) do n.º 3, é atualizado anualmente, a partir do segundo Ano Contratual, em função da taxa de variação média dos últimos 12 (doze) meses do IPC sem habitação”.*

67. A AMT solicitou esclarecimentos quanto ao regime de gestão de riscos associado à prestação do serviço, incluindo, designadamente: (i) identificação de riscos operacionais, financeiros e tecnológicos; (ii) definição de planos de contingência para situações de falha de serviço, indisponibilidade de operadores ou constrangimentos técnicos nas plataformas de reserva; (iii) avaliação de riscos de segurança para passageiros e operadores; e (iv) gestão de riscos em matéria de proteção de dados, para além do estrito cumprimento do RGPD;

- A CIM refere que *“em complemento às situações identificadas no Anexo III ao Caderno de Encargos (Funcionamento dos serviços), acrescenta-se a*

Cláusula 38.^a do mesmo documento¹⁵ (Identificação e gestão dos riscos), que remete para o novo Anexo V uma matriz com identificação da responsabilidade entre a Entidade Adjudicante e o Prestador de Serviços.”

68. A AMT questionou quanto à adoção de medidas orientadas para a descarbonização da operação, designadamente através da utilização de veículos de baixas ou nulas emissões, da criação de condições para o respetivo carregamento e do incentivo a padrões de mobilidade mais sustentáveis;

- A CIM esclareceu que *“está perfeitamente alinhada com o objetivo de transição para uma mobilidade de baixo carbono. A prestação de serviços de transporte público flexível, em viaturas de categoria M1, com produção quilométrica reduzida, em territórios de muito baixa densidade, com limitações na disponibilidade de operadores de transporte, condiciona a definição de mecanismos ambiciosos na promoção de serviços de mobilidade com nível baixo de emissões. Tal situação poderia resultar na indisponibilidade de operadores colocando em causa a disponibilização dos serviços de transporte abrangidos pela prestação de serviços. Não obstante, foi ajustado o modelo de adjudicação, com a inclusão, no artigo 20.º do Convite¹⁶, de critério de desempate favorável a viaturas com nível nulo ou baixo de emissões. “*

¹⁵ Por eventual lapso, não se refere à cláusula 38.^a mas sim à CLÁUSULA 39.º: Identificação e Gestão dos Riscos

- 1 O Anexo V identifica a tipologia e os principais riscos associados à prestação dos serviços de transporte flexível, e define a sua responsabilidade entre a Entidade Adjudicante e o Prestador de Serviços.
- 2 A Matriz de Riscos constante do Anexo V contém as ações a tomar por cada uma das entidades responsáveis em caso de ocorrência de algumas das situações previstas, as quais não são exaustivas, devendo os responsáveis tomar todas as medidas ao seu alcance para repor a situação de normalidade e cumprimento do contrato.

¹⁶ CLÁUSULA 20_º Critério de Desempate

1. Em caso de empate, fica estabelecido, como critério de desempate, o concorrente que apresente a melhor proposta para as seguintes componentes, aplicáveis pela ordem na qual são indicadas, até que deixe de se verificar a situação de empate:
 - a. Menor nível de emissões de CO₂, em grama por quilómetro, a indicar no Anexo V ao Convite – Declaração das Viaturas, de acordo com a informação que consta do Documento Único Automóvel (DUA) da viatura a afetar ao serviço;
 - b. Viatura afeta ao serviço de transporte acessível a pessoas com mobilidade condicionada, a indicar no Anexo V ao Convite – Declaração das Viaturas;

69. A AMT questionou quanto ao regime de acessibilidades, na definição de requisitos mínimos de acessibilidade, bem como a previsão de mecanismos de monitorização e reporte do respetivo cumprimento.

- A CIM esclareceu que “cada lote de cada prestação de serviços abrange a contratação de apenas uma viatura, não sendo possível garantir a afetação de veículos adaptados para o transporte de pessoas com mobilidade reduzida. Não obstante, foi ajustado o modelo de adjudicação, com a inclusão, no artigo 20.º do Convite¹⁷, de critério de desempate favorável a viaturas com acessibilidade a pessoas com mobilidade condicionada.”

III.III. - Caderno de Encargos (CE)

70. A Cláusula 1.ª define como objeto do contrato a “*aquisição de serviços, por Lotes, de Transporte Público Flexível no Município de Idanha-a-Nova*”.

- O n.º 8 prevê que “De acordo com a alínea b) do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 60/2016 de 8 de setembro, as empresas licenciadas para o transporte em táxi nos termos do Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, alterado pelas Leis n.º 156/99, de 19 de setembro, e 106/2001, de 31 de agosto, pelos Decretos-Leis n. 41/2003, de 11 de março, e 4/2004, de 6 de janeiro, e pela Lei n.º 5/2013, de 22 de janeiro, podem constituir-se como operadores de transporte público flexível.”
- O n.º 13.º tipifica que “a Prestação de Serviços está sujeita ao cumprimento das obrigações impostas pelo Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, pelo Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros (doravante, RJSTPT), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, e pela demais legislação e regulamentos aplicáveis, nomeadamente o Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro.”

71. A Cláusula 2.ª define que “o presente caderno de encargos compreende as cláusulas a incluir no contrato a celebrar no âmbito do procedimento pré-contratual por Consulta Prévia, que tem por objeto principal a “Aquisição de serviços, por Lotes, de Transporte Público Flexível no Município de Idanha-a-Nova”, nos termos

¹⁷ op cit

do Código dos Contratos Públicos, (doravante designado por CCP), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 111-B/2017, (...).”

72. A Cláusula 4.ª n.º 6 tipifica que *“o contrato mantém-se em vigor até à conclusão dos serviços, em conformidade com os respetivos termos e condições e o disposto na Lei, sem prejuízo das obrigações acessórias que devam perdurar para além da cessação do Contrato, nomeadamente a garantia dos serviços prestados, podendo cessar antecipadamente, caso entre em vigor mecanismo regulamentar de atribuição de serviços de transporte público flexível no território da CIM, devendo nesta situação, a entidade adjudicante comunicar a data da produção de efeitos da resolução com a antecedência mínima de 30 (trinta) dias.”*

73. A Clausula 5.ª define que a prestação dos serviços será efetuada da seguinte forma:

- *“O prestador de serviços obriga-se à prestação dos serviços objeto do contrato a celebrar, pelo prazo de 730 dias, a contar da data da assinatura do contrato e após a respetiva publicação, no portal www.base.gov.pt.*
- *Por se tratar de uma prestação de serviços continuada, os serviços objeto do contrato serão requisitados mediante as necessidades da entidade adjudicante durante o prazo de execução do contrato 730 dias.*
- *O pedido ao prestador de serviços será efetuado por escrito com menção ao contrato, devendo em cada pedido ser mencionados os serviços pretendidos, a quantidade de quilómetros a percorrer, os quilómetros já fornecidos e que ainda faltam percorrer.”*

74. A Cláusula 6.ª prevê:

- *O preço base, no valor de [confidencial] é o montante máximo que entidade adjudicante se dispõe a pagar pela execução de todas as prestações que constituem o objeto do contrato.*
- *Para cumprimento da alínea a) do n.º 1 do art.º 22º do CCP, são definidos preços base para cada lote, sendo o preço base de cada lote, o preço máximo que a entidade adjudicante se dispõe a pagar pela execução de*

todas as prestações que constituem o objeto de cada um dos lotes, conforme disposto no n.º 1 do artigo 47.º do CCP:

- a. Lote 1 – Idanha-a-Nova » Castelo Branco – [confidencial]*
- b. Lote 2 – Idanha-a-Nova Norte – [confidencial]*
- c. Lote 3 – Idanha-a-Nova Sul – [confidencial]*
- *Pelo fornecimento dos serviços de transporte flexível, a Entidade Adjudicante deve proceder à compensação por obrigação de serviço público, a pagar ao prestador de serviços, compreendendo os seguintes valores máximos:*
 - a. taxa de disponibilidade do serviço (máximo de [confidencial] € previsto no Lote respetivo);*
 - b. valor por veículo.kilómetro realizado em cheio máximo de € [confidencial] por veículo.kilómetro realizado em cheio em veículo de 9 lugares).*
- *A compensação pecuniária a pagar ao prestador de serviços por cada serviço efetuado é obtida da seguinte forma:*
 - a. Valor de remuneração por serviço = taxa de disponibilidade do serviço + (valor por veículo.kilómetro proposto pelo concorrente x número de veículo.kilómetros realizados em cheio) – receita das tarifas pagas pelos passageiros.*
- *A compensação financeira a pagar mensalmente ao prestador de serviços será determinada através do somatório dos valores a pagar por serviço, correspondendo ao número de serviços programados (no que se refere à taxa de disponibilidade) e ao número de serviços efetuados (no que se refere ao valor por veículo.kilómetro realizado em cheio) durante o mês em causa.*
- *O valor do número de quilómetros realizados será determinado com base nos serviços efetuados sendo o respetivo cálculo efetuado considerando o percurso mais direto entre as paragens ordenadas de acordo com a rota de serviço programado não sendo contabilizados os quilómetros em vazio efetuados ao início e final do serviço, entre as paragens do transporte a pedido e o local de estacionamento habitual das viaturas.*

- *O valor unitário por veículo quilómetro indicado na Proposta, a que se refere a alínea b) do n.º 3, é atualizado anualmente, a partir do segundo Ano Contratual, em função da taxa de variação média dos últimos 12 (doze) meses do IPC sem habitação.*
 - (...)
75. A Cláusula 7.ª no n.º 3 define que “o presente procedimento obteve o parecer prévio da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, referência XX/AMT/2026, de XX de XXXXX de 2026.”
76. As obrigações principais do prestador de serviços estão previstas na Cláusula 20.ª:
- *Obrigações da prestação dos serviços de acordo com as especificações técnicas em anexo ao caderno de encargos e com a proposta adjudicada;*
 - *Obrigações de cumprir com zelo o serviço contratado;*
 - *Obrigações de prestação dos serviços no prazo definido na cláusula 5.ª e nas especificações técnicas em anexo;*
 - *Obrigações da prestação dos serviços em conformidade com os termos contratuais;*
 - *Obrigações de garantia dos serviços prestados, pelo prazo indicado na sua proposta;*
 - *Responsabilizar-se por quaisquer encargos decorrentes da utilização, aquando da prestação dos serviços de marcas, patentes registadas, bem como de licenças;*
77. Quanto a penalidades contratuais, a Cláusula 26.º prevê, de uma forma resumida:
- O incumprimento das obrigações contratuais pelo prestador de serviços pode originar a aplicação de multas pela entidade adjudicante, sendo as infrações classificadas como leves, graves ou muito graves.
 - Os incumprimentos leves referem-se, essencialmente, a falhas de higiene, conforto ou urbanidade. Os incumprimentos graves incluem, entre outros, a repetição de infrações leves, falhas na prestação do serviço, atrasos

superiores a 10 minutos, incumprimento de obrigações legais, ausência de seguros, falhas de reporte ou desrespeito por instruções da entidade adjudicante. Os incumprimentos muito graves abrangem a repetição de infrações graves, violação de regras tarifárias, subcontratação não autorizada, prestação de informação falsa ou obstrução à fiscalização.

- As multas variam em função da gravidade: entre 50€ e 200€ (leves), 200€ e 600€ (graves) e 600€ e 1.500€ (muito graves), podendo ainda ser aplicada uma sanção pecuniária diária (10€ a 20€) para forçar a correção do incumprimento.
- A aplicação de sanções depende de audiência prévia do prestador, que dispõe de 5 dias úteis para se pronunciar. O pagamento das multas deve ocorrer no prazo de 10 dias úteis, podendo, em caso de incumprimento, ser acionada a caução ou efetuada compensação com valores devidos ao prestador.

78. O Anexo IV dispõe como indicadores de monitorização e reporte:

- *Nº de serviços realizados, por lote*
- *Veículos.km realizados, por lote;*
- *Lugares.km oferecidos por Lote;*
- *Passageiros.km transportados por lote;*
- *Passageiros transportados, por lote;*
- *Custo e receita mensal dos serviços, por lote;*
- *Custo médio e receita média, por passageiro transportado, por lote;*
- *Percurso médio, por passageiro transportado, por lote;*
- *Consumo total de combustível, por lote;*
- *Emissões totais, por lote;*
- *Emissões poupadas face a um serviço de transporte de passageiros de natureza regular.*

79. Verifica-se que o Caderno de Encargos foi objeto de alterações, tendo sido incorporadas as questões e observações anteriormente suscitadas pela AMT.

III. IV. Convite

80. O Artigo 1.º no n.º 2 prevê que *“os serviços alvo da presente prestação de serviços estão estruturados de forma que a operação diária inicie no território do município de Proença-a-Nova, pelo que serão consultados todos os operadores do município habilitados para a exploração de serviços de transporte flexível.”*

81. Quanto à fundamentação da escolha da consulta prévia, o artigo 5.º:

- n.º 2 define que *“a escolha do procedimento para a formação do contrato, em causa, baseia-se no valor do contrato a celebrar e fundamenta-se no disposto nas disposições conjugadas da alínea b) do n.º 1 e alínea e) do n.º 2 do artigo 16.º, do disposto no artigo 18.º e nos termos da alínea c) do n.º 1 artigo 20.º, todos do CCP.”*
- n.º 3 prevê que *“pelo estipulado no artigo 20º do Código do Contratos Públicos (CCP) a consulta prévia permite a celebração de contratos até 75.000,00€, com convite pelo menos a três entidades.”*

82. O artigo 8.º tipifica que:

- O Preço Base do presente procedimento decompõe-se em 2 fatores: um valor fixo correspondendo a uma taxa de disponibilidade a pagar ao operador por cada serviço previsto no contrato e um valor variável em função do número de veículos.kilómetro realizados.
- O preço máximo a pagar pela disponibilidade do serviço (taxa de disponibilidade paga por cada serviço previsto no contrato e justificada pela obrigatoriedade imposta ao operador de estar disponível para a realização dos serviços previstos e por esse fato não se poder comprometer com outros serviços) é de até [confidencial] por serviço e o preço máximo por veículo.kilómetro realizado é de [confidencial] para uma viatura com lotação de 9 lugares.
- Considerando o preço base do procedimento o valor máximo do contrato é de [confidencial] não incluindo o Imposto Sobre o Valor Acrescentado, sendo este o valor máximo que a entidade adjudicante se dispõe a pagar pela

execução de todas as prestações que constituem o seu objeto, incluindo eventuais renovações do contrato, conforme disposto no n.º 1 do artigo 47.º do CCP;

a. No entanto, e para cumprimento da alínea a) do n.º 1 do artigo 22º do CCP, são definidos valores máximos para cada lote correspondendo ao preço máximo que a entidade adjudicante se dispõe a pagar pela execução de todas as prestações que constituem o objeto de cada um dos lotes, conforme disposto no n.º 1 do artigo 47.º do CCP;

i. Valores base de cada lote:

1. Lote 1 – Idanha-a-Nova » Castelo Branco – [confidencial]
2. Lote 2 – Idanha-a-Nova Norte – [confidencial]
3. Lote 3 – Idanha-a-Nova Sul – [confidencial]

- A despesa a realizar tem encargos plurianuais, mas resultam de planos plurianuais legalmente aprovados, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 8/2012, de 21 de fevereiro e alínea a) do n.º 1 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho.
- O preço base para a elaboração do procedimento mencionado em epígrafe teve por base consulta preliminar ao mercado, realizada em 2023, tendo como premissas base i) a tabela de remuneração em vigor dos serviços de táxi; ii) análise de procedimentos semelhantes de transporte flexível e iii) análise das características dos serviços de TPF a contratualizar e na consideração da realidade do serviço de táxi da Beira Baixa. Considerando alterações significativas nas condições de mercado verificadas desde a data da realização da consulta preliminar ao mercado, com impacto nas componentes relacionadas com encargos salariais, combustível, manutenção, entende-se aplicar fator de atualização que corresponde à taxa de variação média do Índice de Preços no Consumidor, exceto habitação, a que corresponde a taxa de atualização tarifária aplicada no início de cada ano civil.

83. O artigo 19.º prevê como critérios de adjudicação:

- Tendo em conta o tipo de procedimento, consideraram como critério de adjudicação, o da proposta economicamente mais vantajosa através da modalidade Monofator, de acordo com a qual o critério de adjudicação é densificado por um fator correspondente a um único aspeto da execução do contrato a celebrar, designadamente o Preço;
- O preço referido no ponto anterior será o valor máximo do contrato, resultante da aplicação da seguinte fórmula:
 - a. Valor máximo do contrato = (taxa de disponibilidade indicada na proposta * número máximo de serviços previsto no Caderno de Encargos) + (valor por veículo.kilómetro indicado na proposta x número máximo de veículos.kilómetro em cheio previstos no Caderno de Encargos).
- As propostas serão ordenadas por ordem crescente do valor máximo do contrato, sendo adjudicado ao concorrente que apresente o valor menor.

84. O Convite define os critérios de desempate no artigo 20.º:

- Menor nível de emissões de CO₂, em grama por quilómetro, a indicar no Anexo V ao Convite – Declaração das Viaturas, de acordo com a informação que consta do Documento Único Automóvel (DUA) da viatura a afetar ao serviço;
- Viatura afeta ao serviço de transporte acessível a pessoas com mobilidade condicionada, a indicar no Anexo V ao Convite – Declaração das Viaturas;
- Menor valor da taxa de disponibilidade;
- Menor valor do veículo/kilómetro para veículos de 9 lugares.

85. Constata-se que o Convite foi ajustado em conformidade, refletindo a integração das questões e recomendações previamente formuladas pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes.

86. Não obstante, identificam-se incongruências e lapsos de natureza material e formal que deverão ser objeto de correção, por forma a assegurar a plena coerência e segurança jurídica do procedimento, designadamente a utilização, no Convite, de referências a elementos alheios ao objeto do contrato, nomeadamente

à medição da prestação em “horas” e a “valor de peças”, em desconformidade com o modelo baseado em veículo.kilómetro constante do Caderno de Encargos;

III.V. Regime de contratualização

87. Aqui chegados, cumpre tecer algumas considerações acerca da solução preconizada pela CIM no que concerne à contratação dos operadores para a prestação de serviços aqui em apreço.
88. Desde logo, refira-se o n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 60/2016 de 8 de setembro que postula que *“o TPF aplica-se a situações em que exista uma baixa procura na utilização do transporte público regular ou quando o transporte público regular ou em táxi não dê uma resposta ajustada às necessidades dos cidadãos, designadamente em regiões de baixa densidade populacional, com incidência de casos de exclusão social por via económica, ou em períodos noturnos e aos fins de semana.”*
89. Acrescenta o n.º 2 do referido artigo, que o TPF deve complementar o sistema de transportes já existente, não o substituindo e articulando-se com o mesmo, o que se verifica na área de abrangência da CIM, onde o transporte público de passageiros por meio rodoviário assume uma forte presença.
90. Os diplomas legais que dispõem sobre o TPF preveem, de forma unânime, a existência de um contrato de serviço público que acomode e regule a prestação de serviços e a atribuição ao operador de uma compensação por obrigações de serviço público.
91. A CIM prevê *um procedimento de Consulta Prévia por Lotes (3), um contrato por cada circuito, sendo consultados todos os operadores do município habilitados para a exploração de serviços de transporte flexível.”*
92. Face à procura evidenciada na experiência-piloto anteriormente descrita, entende-se adequada a afetação de um único operador por circuito, relevando-se, para o efeito, a realização de consulta prévia a todos os operadores legalmente habilitados.
93. O considerando 78 da Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos e que revoga a Diretiva 2004/18/CE, nos termos do qual: *“A autoridade adjudicante deverá ter*

por obrigação considerar se convém dividir contratos em lotes, sem deixar de poder decidir livremente e de forma autónoma, com base em qualquer motivo que considere pertinente, e sem estar sujeita a controlo administrativo ou judicial”, o que se confirma no modelo proposto (Lote 1, Lote 2 e Lote 3).

94. Atenta a tipologia dos serviços a prestar e o universo de operadores a afetar à sua execução, considera-se que a prestação de serviços constitui a modalidade contratual mais adequada à respetiva contratualização, encontrando-se, no caso em apreço, o procedimento estruturado em 3 Lotes.
95. As orientações constantes da Comunicação da Comissão Europeia sobre o transporte local de passageiros a pedido¹⁸ eficiente e sustentável (táxis e VPA) reforçam a necessidade de as frotas de veículos afetos a este tipo de serviços evoluírem progressivamente para modelos mais sustentáveis, designadamente através da adoção de veículos com emissões reduzidas ou nulas, constituindo um relevante referencial de boa regulação.
96. Não obstante, no caso dos serviços de transporte flexível executados através de táxis, a disciplina jurídica aplicável aos veículos não decorre primariamente daquele diploma, mas antes do regime jurídico próprio da atividade de transporte em táxi e das condições fixadas pela autoridade competente no respetivo licenciamento ou enquadramento regulatório do Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro.
97. Neste contexto, verifica-se que, embora se encontrem previstos elementos de natureza ambiental, designadamente em sede de critérios de desempate, o modelo não integra mecanismos estruturados ou incentivos diretos que promovam de forma consistente a utilização de veículos ambientalmente mais sustentáveis.
98. A Estratégia Nacional para a Inclusão de Pessoas com Deficiência (ENIPD) 2021-2025, aprovada em anexo à RCM n.º 119/2021, de 31 de agosto, no que se refere

¹⁸ As orientações constantes da Comunicação da Comissão Europeia sobre o transporte local de passageiros a pedido eficiente e sustentável (táxis e VPA) concretizam-se, em particular, (i) na promoção da descarbonização progressiva das frotas, através da adoção de veículos de baixas ou nulas emissões e da definição de metas e calendários de substituição, (ii) na criação de incentivos económicos e regulatórios que favoreçam essa transição, (iii) na integração destes serviços nos sistemas de mobilidade sustentável urbana (incluindo articulação com transporte público e plataformas digitais), (iv) na promoção de eficiência operacional e redução de quilómetros em vazio, e (v) na garantia de acessibilidade, qualidade do serviço e proteção dos utilizadores, constituindo um relevante referencial de boa regulação.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789>

à promoção da acessibilidade no sistema de transportes públicos e de passageiros como fator de mobilidade, estabelece a necessidade de:

- Introdução de *“cláusulas obrigatórias nos cadernos de encargos para a concessão dos serviços públicos de transporte, bem como para a aquisição e manutenção de frotas e material circulante, que obriguem ao cumprimento das normas técnicas de acessibilidade e que garantam informação pertinente e essencial”*;
- *“Elaborar Planos Plurianuais com vista a eliminar as barreiras físicas/comunicacionais e a promover acessibilidade em serviços, equipamentos e espaços de apoio à utilização de transportes coletivos de passageiros”*;
- *“Elaborar Planos Plurianuais com vista a eliminar as barreiras de comunicação e informação (ex. bilhética; horários, sítios web de informação, etc.) a pessoas com deficiência ou incapacidade na utilização de transportes público”*;
- *“Implementar sistemas de identificação de cores para daltónicos nos mapas e diagramas de rede dos operadores de transportes públicos”*.

99. É certo que o CE prevê, em sede de critério de desempate, a valorização de veículos com acesso a pessoas com mobilidade reduzida; todavia, tal solução revela-se limitada à luz das orientações constantes da Estratégia Nacional para a Inclusão de Pessoas com Deficiência, devendo ser ponderada a adoção de medidas adicionais de carácter estruturado que assegurem não apenas a acessibilidade física, mas também a acessibilidade comunicacional e digital, designadamente no que respeita à disponibilização de informação ao público.

100. Face ao exposto, e considerando a argumentação expendida que instrui o presente pedido de parecer prévio vinculativo, considera-se não ser de obstar à prossecução da solução preconizada pela CIM.

III.VI. – Análise Económica e Financeira

101. Em termos económico-financeiros, verifica-se que o modelo remuneratório adotado assenta numa estrutura mista, composta por uma componente fixa,

associada à disponibilidade do serviço, e por uma componente variável, indexada à produção quilométrica efetivamente realizada.

102. No âmbito da 1.^a experiência-piloto, o modelo assentava numa taxa de disponibilidade de [confidencial] por serviço e num valor de [confidencial] veículo.km, tendo sido estes valores definidos com base em consulta preliminar ao mercado, análise de procedimentos comparáveis e consideração das especificidades do setor do táxi na região.
103. A 2.^a experiência-piloto manteve a estrutura remuneratória, tendo sido apenas atualizado o valor por veículo.kilómetro para [confidencial] €, por aplicação de um fator de atualização associado à evolução dos custos de operação, designadamente com base na variação do Índice de Preços no Consumidor, mantendo-se a taxa de disponibilidade em [confidencial] € por serviço.
104. No presente procedimento, mantém-se a estrutura remuneratória, verificando-se uma atualização do valor por veículo.kilómetro para [confidencial] €, bem como a manutenção da taxa de disponibilidade em [confidencial] €, conforme previsto no Caderno de Encargos

[confidencial]

Figura 29 Fonte Município

105. Da análise dos valores apresentados, constata-se que o preço base global do procedimento ascende a [confidencial] €, repartido entre os três lotes, sendo [confidencial] € relativos ao Lote 1, 26 879,04 € ao Lote 2 e [confidencial] € ao Lote 3, correspondendo a uma produção estimada total de [confidencial] e 1 772 serviços de disponibilidade (Lote 1 - 752, Lote 2 – 510 e Lote 3 – 510).
106. Adicionalmente, verifica-se que a componente fixa, correspondente à taxa de disponibilidade de [confidencial] € por serviço, representa cerca de 12% do valor total, assegurando uma base mínima de remuneração, ainda que a estrutura do modelo evidencie uma maior preponderância da componente variável, diretamente associada à procura efetiva e à produção realizada.
107. Considerando a estrutura global do modelo, os valores base definidos traduzem um custo médio implícito de cerca de [confidencial] €/veículo.km no Lote 1, [confidencial] €/veículo.km, no Lote 2 e [confidencial] €/veículo.km no Lote 3, refletindo a incorporação da componente fixa de disponibilidade no custo total do serviço.

- 108.** O modelo considera exclusivamente os quilómetros realizados em cheio, o que se afigura coerente com a lógica de eficiência associada ao transporte flexível, ainda que deva ser assegurado, em sede de execução contratual, o adequado acompanhamento da operação, por forma a garantir o equilíbrio económico da prestação do serviço.
- 109.** O modelo económico-financeiro apresentado reflete uma abordagem globalmente consistente com soluções já testadas em contexto de transporte flexível, evidenciando uma estrutura de custos ajustada à natureza do serviço e ancorada em pressupostos de operacionalidade e procura realista, não se evidenciando, em abstrato, indícios de sobrecompensação.

III.VII. - Monitorização/transmissão de informação

- 110.** No que respeita à execução do contrato, sempre se diga que 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 dos operadores, garantir um nível de qualidade suficientemente elevado, bem como potenciar a maximização de recursos públicos.
- 111.** Mais se considera que a informação transmitida pelos operadores deve ser certificada, validada ou auditada sempre que necessário.
- 112.** A atualização contínua da informação afigura-se essencial para a correta monitorização e fiscalização da execução contratual, adequando as previsões à realidade dinâmica da exploração do serviço de transportes em causa.
- 113.** Sublinha-se também que a imposição de obrigações, designadamente de informação, por si só, é relevante para o preenchimento do conceito de obrigação de serviço público.
- 114.** Desta forma, deve ser garantido que os operadores cumprem todas as obrigações de informação previstas no artigo 22.º do RJSPT¹⁹, podendo ser necessário o apoio da CIM sendo que, em caso de incumprimento, deverá ser dado conhecimento circunstanciado à AMT.

¹⁹ 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

115. Quanto à monitorização dos serviços, atendendo que a atribuição dos serviços é da iniciativa da CIM, considerando que os prestadores de serviço poderão ser operadores de táxi com reduzida familiaridade com plataformas informáticas, o cumprimento do disposto no artigo 22.º do RJSPTP, relativo ao registo dos serviços de transporte público flexível na plataforma nacional STEPP, deverá ser assegurado pelo Município e pela CIM.
116. Neste sentido, deve ser esclarecido, previamente ao lançamento do procedimento, através de instrumento contratual e administrativo, o enquadramento e especificação da responsabilidade de cada entidade e o seu relacionamento com os operadores quanto a fluxos financeiros.
117. De acordo com o relatório de fundamentação:
- *“à semelhança da experiência-piloto, os serviços a contratualizar serão divulgados no site do Município.*
 - *Para efeitos de monitorização e controlo, o Município utilizará a informação da plataforma de gestão dos serviços, designadamente os registos de reservas dos utilizadores, procedendo à confrontação desses registos com as faturas emitidas pelos operadores para efeitos de pagamento, bem como ao cálculo dos principais indicadores de execução contratual, incluindo veículos-quilómetro realizados, passageiros transportados mensalmente, custos e receitas mensais, custo e receita médios por passageiro e percurso médio por passageiro transportado.”*
 - *Para efeitos de monitorização, o município recorrerá:*
 - *À informação da plataforma de gestão dos serviços onde regista as reservas dos utilizadores.*
 - *Para efeitos do pagamento aos operadores serão confrontadas as faturas emitidas pelos operadores com os registos dos serviços na plataforma.*
 - *À informação da plataforma de gestão dos serviços para calcular os seguintes indicadores de monitorização dos contratos:*
 - *Veículos.km realizados;*
 - *Passageiros transportados por mês;*
 - *Custo e receita mensal dos serviços;*

- *Custo médio e receita média por passageiro transportado;*
- *Percurso médio por passageiro transportado.*

118. O Operador será responsável pela elaboração de um reporte mensal, o qual conterá, pelo menos, a seguinte informação:

- *Serviços efetuados por dia e origem destino;*
- *Veículos.km realizados por serviço e por dia;*
- *Passageiros transportados serviço e por mês;*
- *Receita mensal de cada serviço;*
- *Número de incidentes com passageiros por serviço;*
- *Número e gravidade de eventuais acidentes rodoviários;*
- *Número de reclamações/queixas;”*

119. Ora, as obrigações de informação que constam são de carácter genérico, existindo apenas uma breve referência ao artigo 22.º do RJSPT, não se encontrando associados a metas de desempenho ou a níveis mínimos de serviço, o que limita a sua eficácia enquanto instrumento de gestão e controlo da prestação do serviço.

120. Desta forma, deve ser garantido que se cumpram todas as obrigações de informação previstas naquela disposição²⁰, nomeadamente a necessidade de reforço da densificação dos mecanismos de monitorização e controlo da execução contratual.

III.VIII. - Direitos dos Passageiros

121. É essencial²¹ que se proceda à elaboração e divulgação de todas as regras gerais de utilização, cláusulas contratuais gerais e contratuais de adesão, relativas à relação com os passageiros, preferencialmente, num único suporte documental,

²⁰ 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

²¹ Tal como consta do relatório da AMT sobre este mesmo assunto: <https://www.amt-autoridade.pt/not%C3%83%EF%BF%BDcias-e-comunicados/comunicados>

sem prejuízo das ações de divulgação, suportes ou mensagens simples (na forma e conteúdo) que sejam divulgadas.

122. 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 ^{22 23}.

IV - DETERMINAÇÕES E RECOMENDAÇÕES

123. De sublinhar que não cumpre à AMT, enquanto regulador económico independente, impor a opção por quaisquer cenários e/ou modelos, competindo-lhe, antes, refletir sobre os modelos propostos e escolhidos pelas AT, tendo em conta a sua compliance com o enquadramento jurídico e jurisprudencial em vigor, bem como as suas consequências no mercado, tendo em conta as racionalidades suprarreferidas e eventuais impactos *jus concorrenciais*, diretos e indiretos.
124. A fundamentação de compensações financeiras e a execução contratual deve propugnar por alcançar pressupostos de transparência e objetividade, de forma que se possa, ao longo da execução contratual garantir o cumprimento de um serviço de qualidade e a maximização dos recursos públicos^{24 25} (por via de uma não sobrecompensação do operador).

²² 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.

²³ <https://www.amt-autoridade.pt/comunica%C3%A7%C3%A3o/not%C3%ADcias/d%C3%ADstico-a-colocar-nos-ve%C3%ADculos-afetos-ao-transporte-em-t%C3%A1xi/>

²⁴ 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."

²⁵ 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.

125. Sem prejuízo, identificam-se algumas imprecisões de natureza formal e material que deverão ser objeto de correção, designadamente: (i) a utilização de referências à medição da prestação em “horas” no Convite, em desconformidade com o modelo baseado em veículo.kilómetro constante do Caderno de Encargos, e (ii) a clarificação quanto à eventual inclusão de renovações do contrato entre o convite e o caderno de encargos.
126. Assim, nos termos das alíneas a), j), k) e m) do n.º 1 e da alínea a) do n.º 2 do artigo 5.º e da alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º, dos Estatutos da AMT, determina-se à CIM:
- A uniformização da terminologia utilizada nas peças procedimentais, designadamente no que respeita aos conceitos de “serviço” e “horário”, devendo ser adotada uma linguagem consistente e tecnicamente adequada ao modelo de transporte flexível, por forma a evitar interpretações divergentes na execução contratual (n.º 5 do artigo 2.º do CE);
 - Deve ser previamente esclarecido, através de instrumento contratual e de ato administrativo adequado, o enquadramento das responsabilidades de cada entidade envolvida na prestação do serviço, designadamente da CIM e do Município, bem como o respetivo relacionamento com os operadores no que respeita aos fluxos financeiros, incluindo a faturação, o apuramento e dedução de receitas tarifárias, os pagamentos da compensação por obrigações de serviço público e os mecanismos de validação e controlo;
 - A CIM deverá diligenciar pela ponderação da realização de acordos intermunicipais e pela realização de concursos para alargamento de contingentes, nos termos da lei, de forma a potenciar o mercado do táxi, proporcionando a entrada de mais interessados, seja para o tradicional transporte do táxi, seja para eventuais interessados em contratos de serviço público, seja a nível municipal, seja a nível intermunicipal;
 - Sejam ampliados os indicadores que desempenho, nomeadamente a satisfação dos passageiros, o tempo de resposta, pontualidade, entre outros que se adequem ao contrato;
 - Seja tipificada uma cláusula que vincule o TPF aos objetivos estratégicos da CIM e aos planos municipais de mobilidade;

- Que assegure o envio à AMT das peças do procedimento e que nestas se encontre vertido os considerandos, as determinações e as recomendações do presente parecer.

127. Recomenda-se ainda:

- Assegurar o cumprimento do regime de reporte e prestação de informação previsto no artigo 22.º do RJSPT e no Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, devendo o Caderno de Encargos definir expressamente a respetiva periodicidade, conteúdos mínimos e formatos de reporte, garantindo a consistência, rastreabilidade e verificabilidade da informação. Atendendo ao valor do contrato e à dimensão dos operadores, deverá ainda ser ponderada a adoção de mecanismos de apoio por parte da CIM e/ou do Município ao cumprimento destas obrigações, por forma a mitigar encargos administrativos desproporcionados face aos benefícios associados;
- Nos termos do artigo 48.º do RJSPT, 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;
- Seja fomentada a adoção de medidas impulsionadoras da descarbonização, tais como (a título meramente exemplificativo) o uso de veículos “limpos”, a instalação de postos de carregamento em número suficiente ou o fomento de padrões de mobilidade ativa, partilhada, sustentável e flexível;
- Seja tida em conta a possibilidade de canais alternativos de reserva, presenciais, SMS, apoios das juntas de freguesia para que não se exclua populações com menor literacia digital;
- Nos termos do Decreto-Lei n.º 82/2022, se considere a acessibilidade dos canais digitais de informação e reserva, a definição de requisitos mínimos de acessibilidade e a previsão de mecanismos de monitorização e reporte de cumprimento das obrigações de acessibilidade;

- Se dê cumprimento ao Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro, na sua redação atual e ao Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, também na sua redação atualizada, com as devidas adaptações ao modo de transporte;
- Que seja dado cumprimento às regras relativas à autorização de despesa pública;
- Seja criado, entre a CIM e os operadores, a vinculação estes ao estrito cumprimento no que concerne ao tratamento de dados e demais normas constantes do RGPD.

V - DAS CONCLUSÕES

128. Está em causa a “Aquisição de serviços, por Lotes, de Transporte Público Flexível no Município de Idanha-a-Nova”:

- O modelo prevê um procedimento de Consulta Prévia por Lotes (3), um contrato por cada circuito, sendo consultados todos os operadores do município habilitados para a exploração de serviços de transporte flexível.
- Valor Base: [confidencial] €
 - Lote 1 – [confidencial] €; 22 259 veículo.km; 752 serviços;
 - Lote 2 – [confidencial] €; 27 336 veículo.km; 510 serviços;
 - Lote 3 - [confidencial] €; 23919 veículo.km; 510 serviços.
- Prazo de execução: 730 dias

129. Da análise conjunta das peças procedimentais, designadamente do Caderno de Encargos e do Convite, verifica-se uma global coerência quanto ao objeto do contrato, modelo remuneratório, valores base e estrutura da prestação de serviços, não se identificando incongruências suscetíveis de comprometer a compreensão ou execução do procedimento.

130. No que concerne ao objeto específico deste parecer, o mesmo assume sentido favorável, considerando a suficiência da fundamentação jurídica apresentada e o interesse público na provisão de serviços TPF e evitando a disrupção nos mesmos

e por se considerar estar garantida a compliance com o RJSPTP, com o Regulamento, com o Decreto-Lei n.º 60/2016 de 8 de setembro, bem como com as normas do CCP.

131. Contudo, o sentido favorável do parecer está condicionado ao cumprimento das determinações efetuadas, por forma a verificar se se confirmam os seus pressupostos.
132. O presente parecer está também condicionado à efetiva implementação de todos os mecanismos contratuais previstos para evitar situações de sobrecompensação. No caso concreto, foi aduzida informação que permite considerar fundamentadas as remunerações/ compensações a pagar aos operadores, à luz do enquadramento legal e jurisdicional citado.
133. 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, podem 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 de alta dispersão populacional.

Lisboa, 29 de abril de 2026

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino