

PARECER N.º 54/AMT/2026

[versão não confidencial]

I - INTRODUÇÃO

1. A Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo (CIM) remeteu em 06/03/2026 à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) para efeitos de emissão de parecer prévio vinculativo relativo ao procedimento tendente à aquisição de serviços de transporte a pedido para o concelho de Tomar (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 e 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.
3. Entre a CIM e a AMT relevam-se as seguintes interações:

[confidencial]

II – ENQUADRAMENTO

4. A AMT emitiu, nos termos do artigo 34.º dos seus Estatutos, parecer prévio vinculativo (Parecer n.º 92/2021) sobre as peças do procedimento tendente à aquisição de serviço público de transporte a pedido para o concelho de Tomar, conduzido pela CIM, em sentido favorável, condicionado ao cumprimento de diversas determinações.

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.

5. Resultou do parecer a confirmação da adequação dos termos do procedimento ao enquadramento jurisprudencial e legal aplicável, designadamente o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 e o RJSPTP.
6. De referir, ainda, a acomodação, nas peças do procedimento, das diversas determinações e recomendações vertidas em anteriores pareceres da AMT.

II.1. - Modelo Contratual atual

7. Da análise dos elementos remetidos, verifica-se que o modelo contratual atualmente em vigor assenta numa estrutura de remuneração mista, composta por uma componente fixa associada à disponibilidade das viaturas e uma componente variável indexada à produção quilométrica em cheio, sendo as receitas tarifárias deduzidas à compensação devida ao operador.
8. Este modelo tem vindo a ser aplicado em procedimentos anteriores promovidos pela CIM, designadamente com a fixação de valores de referência na ordem dos [confidencial] €/km, posteriormente atualizados para cerca de [confidencial] €/km, mantendo-se a componente fixa de disponibilidade em [confidencial] €/mês, evidenciando uma lógica de continuidade e estabilidade na abordagem contratual adotada.
9. No procedimento de 2024/2026, verifica-se uma uniformização e reforço do modelo contratual, traduzida na fixação generalizada de um preço base de [confidencial] €/km em cheio, na estabilização da componente fixa mensal em [confidencial] € e na exigência de viaturas com capacidade mínima de 8 lugares, bem como na afetação de um maior número de viaturas por lote.
10. Esta evolução evidencia uma tendência de consolidação do modelo operacional e económico, com reforço da capacidade de oferta, maior previsibilidade da remuneração e harmonização dos parâmetros contratuais, refletindo uma maturação do modelo de transporte flexível no território em causa.

[confidencial]

Figura 1 Fonte Município

11. De acordo com o estudo da AMT², “diversas AT testaram os serviços de TPF através de pilotos que estiveram em operação durante um prazo determinado. Estes testes permitem:
- Avaliar o nível de adesão das populações a este serviço, ajudando a compreender se existe necessidade para a implementação deste tipo de serviço;
 - 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.
12. 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.”
13. O reconhecimento dos serviços de TPF aconteceu por parte do projeto europeu EMBRACER³ – Interligando a Mobilidade Entre Cidades e Subúrbios Europeus, financiado pelo programa INTERREG Europe⁴, 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

² 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>

³ <https://www.interregeurope.eu/embracer>

⁴ <https://www.interregeurope.eu/>

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 CIM da Região de Coimbra⁵, bem como prémios de mobilidade atribuídos pelo Automóvel Club de Portugal⁶, evidenciando o carácter inovador, inclusivo e replicável deste tipo de soluções.

II.II. Contratualização da Prestação de Serviços (2026/2028)

14. A CIM solicita agora parecer quanto à aquisição de serviços de transporte a pedido para o concelho de Tomar (2026/2028) *“a data de término dos contratos celebrados com os operadores de transporte para realização dos serviços de transporte a pedido no concelho de Tomar (...) de modo a garantir a continuidade dos serviços de transporte a pedido no concelho de Tomar.”*
15. Ademais, a CIM fundamenta o pedido *“considerando a recente aquisição de nova plataforma de gestão de serviço de transporte flexível/a pedido, que permite melhorar a flexibilidade dos serviços de transporte a pedido, através de nuvem de pontos em vez de circuitos pré-definidos,”* propondo implementar o serviço de *transporte a pedido* no concelho de Tomar com este novo modelo de funcionamento.”
16. *“A configuração de serviços na nova plataforma de gestão de reservas está subjacente ao conceito de paragens-base, isto é, paragens que servem como paragens de partida e chegada dentro de um ponto de nuvens (ou paragens intermédias) que não possuem horário fixo, sendo as rotas de serviço otimizadas em função de horário de chegada ou de partida de paragens-base identificadas.”*

⁵ <https://www.dgterritorio.gov.pt/urbact-portugal>

⁶ <https://autolook.pt/cim-viseu-dao-lafoes-vence-premio-mobilidade/>

Circuito	Linha	Paragens BASE	Paragens NÃO-BASE	Horários				
				CHEGADAS		PARTIDAS		
				Todo o Ano				Férias Escolares
Tomar Sul	São Pedro (1)	Tomar (Hospital)	Todas as paragens TaP do concelho	08:41	-	11:34	-	-
		Tomar (Mercado)		08:44	-	11:31	-	-
		Tomar (Terminal)		08:45	-	11:30	-	-
	São Pedro (2)	Tomar (Hospital)	Todas as paragens TaP do concelho	09:29	-	11:36	-	-
		Tomar (Mercado)		09:34	-	11:31	-	-
		Tomar (Terminal)		09:35	-	11:30	-	-
	Paialvo	Tomar (Hospital)	Todas as paragens TaP do concelho	09:56	-	13:04	-	-
		Tomar (Mercado)		09:59	-	13:01	-	-
		Tomar (Terminal)		10:00	-	13:00	-	-
	Beselga	Tomar (Hospital)	Todas as paragens TaP do concelho	08:51	-	13:09	-	-
		Tomar (Mercado)		08:56	-	13:04	-	-
		Tomar (Terminal)		09:00	-	13:00	-	-
Tomar Pedreira e Alviobeira	Além da Ribeira e Pedreira	Tomar (Hospital)	Todas as paragens TaP do concelho	09:39	-	13:06	-	-
		Tomar (Mercado)		09:44	-	13:01	-	-
		Tomar (Terminal)		09:45	-	13:00	-	-
	Casais e Alviobeira	Tomar (Hospital)	Todas as paragens TaP do concelho	08:26	-	13:34	-	17:34
		Tomar (Mercado)		8:27	-	13:33	-	17:33
		Tomar (Terminal)		08:30	-	13:30	-	17:30
Tomar Norte	Olalhas	Olalhas (P1)	Todas as paragens TaP do concelho	09:31	-	12:34	-	-
		Olalhas (P2)		09:34	-	12:31	-	-
		Olalhas (P3)		09:35	-	12:30	-	-
		Tomar (Hospital)		07:06	09:23	12:46	15:57	-
		Tomar (Mercado)		07:06	09:23	12:45	15:57	-
		Tomar (Terminal)		07:07	09:24	12:45	15:56	-
	Sabacheira	Tomar (Hospital)	Todas as paragens TaP do concelho	-	09:47	-	15:33	-
		Tomar (Mercado)		-	09:49	-	15:31	-
		Tomar (Terminal)		-	09:50	-	15:30	-
	Serra e Junceira	Tomar (Hospital)	Todas as paragens TaP do concelho	09:57	-	13:33	-	-
		Tomar (Mercado)		09:59	-	13:31	-	-
		Tomar (Terminal)		10:00	-	13:30	-	-
		Serra de Tomar		08:15	09:15	13:19	-	-
		Tomar (Hospital)	Todas as paragens TaP do concelho	08:26	09:26	14:14	-	-
		Tomar (Mercado)		08:29	09:29	13:03	-	-
		Tomar (Terminal)		08:30	09:30	13:00	-	-

Figura 2 Fonte Município

17. A CIM propõe-se a manter o valor fixo mensal associado à disponibilidade de viaturas, mas considera-se pertinente a atualização do preço base contratual relativo ao valor/km, tendo por base o valor da taxa de inflação do ano de 2025, de 2,3%, resultando assim nos seguintes valores:

- Valor fixo mensal: [confidencial] €/mês
- Valor base para km em cheio percorrido: [confidencial] €/km

18. A CIM considera “o histórico de procura registada no último ano, que apresenta a seguinte estimativa de encargos com a presente aquisição de serviço, considerando um prazo contratual máximo de 24 meses.”

[confidencial]

[confidencial]

Figura 3 Fonte Município

19. A CIM propõe a adoção de um “*procedimento de Consulta Prévia, nos termos da alínea c) do número 1 do artigo 20.º do Código dos Contratos Públicos, considerando os operadores de táxi licenciados no concelho de Tomar, que manifestaram interesse em realizar o serviço de transporte a pedido.*”

[confidencial]

Figura 4 Fonte Município

20. É de salientar que, na tabela anterior, verifica-se a repetição de operadores a consultar. Ademais, a CIM não explicita quais os pressupostos para aferir do interesse na participação da realização dos serviços de transporte a pedido.
21. Quanto ao sistema tarifário, a CIM presente no Anexo I:

[confidencial]

Figura 5 Fonte Município

22. Quanto à monitorização, a CIM prevê que o adjudicatário deve transmitir, até ao final de cada semestre de execução do contrato, a informação referente aos indicadores de monitorização do sistema identificados na tabela abaixo:

Área temática	Indicador
Condições Gerais	Disponibilização de livro de reclamações (sim/não)
	N.º de reclamações registadas por passageiros
	N.º de sugestões apresentadas à Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo pelo prestador de serviço para melhoria dos serviços
Recursos humanos	N.º de efetivos
	N.º de motoristas, desagregados por carga de horários de trabalho afeta aos serviços prestados
	N.º de pessoal de manutenção /oficinas, desagregados por carga de horários de trabalho afeta aos serviços prestados
	N.º médio de horas diárias de trabalho por efetivo
Custos Diretos (fixos)	Custos com pessoal (desagregação mensal)
	Custo com seguros (desagregação mensal)
	Custo com inspeções (desagregação mensal)
	Custo com amortizações (desagregação mensal)
Custos Diretos (variáveis)	Combustíveis e consumíveis (desagregação mensal)
	Manutenção e conservação da frota (desagregação mensal)
Custos Indiretos	Outros custos de operação e gestão (desagregação mensal)
Sobre a frota	N.º de viaturas afetas ao serviço, com indicação da lotação e local habitual de estacionamento
	Taxa de mobilização dos veículos (n.º de dias em que os veículos realizaram serviço/ n.º de dias de serviços previstos)
	N.º de viaturas afetadas ao serviço, desagregadas por tipo de combustível e tipologia EURO
	N.º de viaturas com climatização
	N.º de viaturas com acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida
	Idade média da(s) viatura(s) afetas ao serviço
	Frequência da limpeza das viaturas (diária, semanal, mensal), desagregado por limpeza corrente, limpeza de conservação ou limpeza global
	Consumo médio da frota por km (l/100 km)

Figura 6 Fonte Município

II.II.I. – Caderno de Encargos

23. O Caderno de Encargos, prevê na Cláusula 1.^a o objeto do contrato, o qual consiste na aquisição de serviços de transporte para a realização de um serviço de transporte público flexível de passageiros, no âmbito do projeto de Transporte a Pedido no Médio Tejo, aplicável ao concelho de Tomar.

24. O modelo adotado assenta na organização da operação por lotes territoriais, correspondentes a diferentes circuitos geográficos, concretamente: Lote 1 (Olalhas, Sabacheira, Serra e Junceira), Lote 2 (Asseiceira, Beselga, Paialvo e São Pedro) e Lote 3 (Além da Ribeira e Pedreira, Casais e Alviobeira), refletindo uma estrutura de exploração segmentada em função da cobertura territorial do serviço.
25. A Cláusula 5.^a estabelece o prazo contratual e as condições de início da prestação do serviço, determinando que a operação se inicia em data a indicar pela CIM, com uma antecedência mínima de cinco dias, e até um mês após a outorga do contrato, pelo período de 24 meses.
26. Prevê-se ainda um período prévio de transição, no qual se incluem obrigações como a identificação dos motoristas e a sua participação em sessão de enquadramento funcional do serviço.
27. No mesmo âmbito, é igualmente definida a estrutura de compensação financeira do operador, assente numa componente fixa mensal de disponibilidade por lote ([confidencial] €) e numa componente variável indexada ao número de quilómetros realizados, sendo ainda estabelecido um preço base unitário de [confidencial] €/km e os correspondentes valores máximos contratuais por lote, incluindo todos os custos inerentes à execução do serviço.
28. A Cláusula 7.^a concretiza o método de cálculo da compensação financeira, estabelecendo que a mesma resulta da soma de uma componente fixa e de uma componente variável associada aos quilómetros efetivamente realizados em cheio, deduzida das receitas tarifárias obtidas.
29. Determina-se que o apuramento da produção quilométrica é efetuado com base nos serviços realizados e registados na plataforma de gestão, considerando o percurso mais direto entre paragens e excluindo expressamente os quilómetros em vazio, designadamente os percursos de posicionamento das viaturas.

Valor a pagar = (valor fixo mensal de disponibilidade das viaturas) + (valor adjudicado por km em cheio x n.º km realizados) – (proveitos obtidos com as tarifas de transporte a pedido).

30. No que concerne à Cláusula 10.^a, esta define a organização operacional do serviço, remetendo para o Anexo I a especificação dos circuitos e horários, e estabelecendo os requisitos mínimos em termos de meios afetos, nomeadamente o número mínimo de

viaturas por lote e a respetiva capacidade. Prevê-se ainda, de forma não vinculativa, a utilização de veículos acessíveis a pessoas com mobilidade reduzida, bem como a obrigação de assegurar níveis de ocupação compatíveis com a comodidade dos passageiros e o cumprimento das normas legais aplicáveis.

31. A Cláusula 11.^a regula o regime tarifário aplicável ao serviço, remetendo para o Anexo I a definição concreta das tarifas e títulos de transporte, incluindo descontos para crianças e gratuidade para menores até aos três anos. Prevê-se igualmente a possibilidade de introdução de novos títulos por deliberação da entidade intermunicipal, evidenciando alguma flexibilidade na gestão tarifária.
32. No âmbito das obrigações da entidade adjudicante, a Cláusula 14.^a atribui à CIM um conjunto de responsabilidades operacionais e de gestão, designadamente no que respeita à comunicação das reservas e passageiros, à gestão da plataforma de reservas, ao apuramento financeiro mensal e compensação do operador, à disponibilização de sistemas de bilhética e meios de divulgação, bem como à adaptação do serviço em função da procura.
33. Por sua vez, a Cláusula 15.^a estabelece as obrigações do adjudicatário, abrangendo a execução do serviço nos termos contratados, o cumprimento das disposições legais e regulamentares aplicáveis, a prestação de informação e colaboração com a entidade adjudicante, a utilização dos sistemas de bilhética e reporte de receitas, bem como a garantia de fiabilidade do serviço. Incluem-se ainda obrigações específicas em matéria de reporte de informação, nos termos do artigo 22.º do RJSPT, e de elaboração de relatórios de serviço em conformidade com o Regulamento n.º 430/2019, assegurando a auditabilidade da exploração e a transparência da execução contratual.
34. Relativamente ao regime sancionatório, a Cláusula 16.^a prevê um sistema de penalizações associado ao incumprimento das obrigações contratuais, distinguindo diferentes tipologias de infrações, designadamente falhas na realização do serviço, atrasos e incumprimentos no reporte de receitas.
35. Estabelece-se um regime de penalizações pecuniárias proporcional à gravidade das infrações, classificadas como leves, graves e muito graves, bem como a possibilidade de aplicação de medidas adicionais, incluindo a suspensão de pagamentos ou a resolução contratual, nos termos do CCP.

36. Prevê-se ainda a possibilidade de compensação entre valores devidos e penalidades aplicadas, bem como a exigência de indemnização por danos adicionais.
37. Por fim, a Cláusula 18.^a regula o acompanhamento da execução contratual, prevendo a realização de reuniões periódicas entre as entidades envolvidas e a obrigação do adjudicatário de prestar informação relevante sobre a execução do serviço, colaborando na adaptação da oferta às necessidades da procura.

II.II.II. - Convite

38. No que respeita ao Convite, verifica-se que o procedimento adotado corresponde a uma Consulta Prévia, ao abrigo da alínea c) do n.º 1 do artigo 20.º do CCP, sendo tal opção enquadrada na regra geral de escolha do procedimento em função do valor do contrato.
39. No plano económico, estabelece-se que o preço a apresentar pelos concorrentes não pode exceder o preço base definido no CE, fixado em [confidencial] €/km em cheio percorrido, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, configurando assim um parâmetro máximo de referência para a formulação das propostas.
40. Por fim, quanto ao critério de adjudicação, determina-se que a escolha da proposta será efetuada com base no critério da proposta economicamente mais vantajosa, na modalidade de monofator, assente exclusivamente no fator preço, evidenciando uma lógica de seleção centrada no menor custo da prestação do serviço.

III – DA ANÁLISE

III.I. - Autoridade de Transportes

41. 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.
42. 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.^{7 8}

43. 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.”*
44. Ora, a CIM celebrou um contrato interadministrativo com o Município⁹ através do qual este último delegou na primeira o exercício das competências associadas ao serviço público de transporte de passageiros.¹⁰
45. 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

46. 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”*.
47. 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”*.
48. A formulação clara, objetiva e transparente das obrigações de serviço público é determinante para assegurar que a eventual compensação associada é proporcional e

⁷ 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.

⁸ 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

⁹ 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”

¹⁰ Contratos interadministrativos de delegação de competências relativo aos Serviços Públicos de Transporte de Passageiros <https://www.imt-ip.pt/wp-content/uploads/IMTT/Portugues/Noticias/Documents/2016/ProtocolosRJSPTP/tomar.pdf>

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

49. Da análise da informação remetida resulta que:

- *No âmbito de anterior procedimento de contratação, realizado em 2024, foi definido o preço base contratual máximo de [confidencial] €/km em cheio percorrido, bem como um valor fixo mensal de disponibilidade de [confidencial] €/mês em cada lote. Neste contexto, propõe-se manter o valor fixo mensal associado à disponibilidade de viaturas, mas considera-se pertinente a atualização do preço base contratual relativo ao valor/km, tendo por base o valor da taxa de inflação do ano de 2025, de 2,3%, resultando assim nos seguintes valores: - Valor fixo mensal: [confidencial] €/mês - Valor base para km em cheio percorrido: [confidencial] €/km*

50. A AMT questionou a CIM quanto a incongruências materiais e formais relevantes entre os documentos remetidos, os quais foram, entretanto, alterados.

51. Resulta da análise ao modelo de remuneração não estar prevista qualquer cláusula de atualização ou revisão de preços, indexação a fatores de custo, remissão para convenção coletiva, índices de inflação ou evolução dos custos dos fatores de produção, ao longo do prazo contratual.

52. Uma vez que o prazo para execução da presente prestação de serviços é de 2 anos, a contar da data de início da exploração dos serviços e presente a inexistência de qualquer mecanismo de atualização de preços, tal aconselha a sua clarificação expressa nas peças procedimentais, por forma a prevenir potenciais situações de litígio ou de disrupção do serviço e de desadequação dos pressupostos face à atual realidade de instabilidade e crescimento de preços.

III.III. Regime de contratualização

53. 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.”

54. 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.
55. 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.
56. 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).
57. 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.
58. Em concordância, a CIM prevê *“um procedimento de Consulta Prévia por Lotes (3), um contrato por cada circuito, sendo consultados os operadores de táxi licenciados no concelho de Tomar, que manifestaram interesse em realizar o serviço de transporte a pedido”*.
59. As orientações constantes da Comunicação da Comissão Europeia sobre o transporte local de passageiros a pedido¹¹ 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

¹¹ 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>

de veículos com emissões reduzidas ou nulas, constituindo um relevante referencial de boa regulação.

60. 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.
61. Neste contexto, verifica-se que, não se encontram previstos elementos de natureza ambiental, designadamente em sede de critérios de desempate, sendo que o modelo não integra mecanismos estruturados ou incentivos diretos que promovam de forma consistente a utilização de veículos ambientalmente mais sustentáveis.
62. No que concerne à 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 prorrogada até à entrada em vigor da nova Estratégia para os Direitos das Pessoas com Deficiência 2026-2030, conforme a Portaria n.º 467/2025/1, no que se refere 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”.*
63. Neste sentido verifica-se que o CE não estipula critérios de valorização para veículos com acesso a pessoas com mobilidade reduzida, e por tal devem ser ponderadas a

implementação das medidas supra referenciadas, garantindo não só a acessibilidade física, mas também digital, sobretudo no que se refere à informação.

III.IV. – Análise Económica e Financeira

64. 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.
65. Considerando o prazo contratual de 24 meses e a estimativa de custo total de [confidencial] €, observa-se que a repartição do encargo contratual pelos três lotes acompanha a distinta dimensão da produção quilométrica prevista, sendo atribuídos [confidencial] € ao Lote 1, [confidencial] € ao Lote 2 e [confidencial] € ao Lote 3.
66. No que respeita aos Lotes 1 e 2, encontra-se prevista uma produção média mensal de 1.300 km, o que corresponde, no período total de 24 meses, a uma produção estimada de 31.200 km por lote. Aplicando o preço unitário de [confidencial] €/km, obtém-se uma componente variável total de [confidencial] € por lote.
67. A este montante acresce a componente fixa mensal de disponibilidade, correspondente a [confidencial] €/mês, ou seja, [confidencial] € ao longo de 24 meses. Deste modo, o valor global estimado de [confidencial] € por cada um destes lotes revela-se matematicamente coerente com os parâmetros remuneratórios definidos nas peças do procedimento.
68. Quanto ao Lote 3, a produção média mensal estimada ascende a 600 km, o que perfaz 14.400 km ao longo do período contratual. Aplicando o mesmo valor unitário de [confidencial] €/km, resulta uma componente variável de [confidencial] €, à qual acresce a componente fixa total de [confidencial] €, perfazendo o montante global de [confidencial] €, igualmente coincidente com o valor máximo contratual indicado para este lote.
69. Mantém-se a estrutura remuneratória anterior, verificando-se uma atualização do valor por veículo.kilómetro para [confidencial] €, bem como a manutenção do valor fixo mensal em [confidencial] €, conforme previsto no CE.
70. Assim, a alteração agora introduzida incide exclusivamente sobre a componente variável da remuneração, traduzindo-se num acréscimo unitário de [confidencial] €/km, correspondente a uma variação nominal de cerca de [confidencial] % face ao valor anteriormente considerado.

71. Tal atualização revela-se, em termos estritamente quantitativos, de expressão moderada, não consubstanciando, em abstrato, uma alteração estrutural do modelo económico adotado, antes traduzindo um ajustamento marginal do preço unitário de referência, preservando-se a lógica remuneratória subjacente ao procedimento anterior.
72. Nestes termos, constata-se existir coerência interna entre os parâmetros económicos constantes das peças procedimentais, designadamente entre o preço unitário por quilómetro, a componente fixa de disponibilidade, a produção quilométrica média mensal estimada e os valores máximos contratuais fixados para cada lote, não se identificando, neste plano, incongruências aritméticas ou desvios evidentes entre a modelação económico-financeira e a expressão monetária do procedimento.
73. Acresce que a estrutura remuneratória adotada evidencia uma repartição do risco económico entre uma componente fixa, de reduzida expressão, destinada a assegurar uma base mínima de disponibilidade operacional, e uma componente variável diretamente dependente da oferta efetivamente produzida. Tal configuração tende a aproximar a compensação paga ao operador da efetiva execução do serviço, reforçando, em termos gerais, a correspondência entre remuneração e prestação realizada.
74. Com efeito, a componente fixa mensal de [confidencial] € representa, no conjunto de cada um dos Lotes 1 e 2, cerca de 4,0% do valor mensal estimado do contrato, e, no caso do Lote 3, cerca de 8,3%, assumindo neste último uma relevância relativa superior em virtude da menor produção quilométrica prevista. Ainda assim, em qualquer dos casos, verifica-se uma predominância clara da componente variável, o que significa que a remuneração do operador permanece maioritariamente dependente da atividade efetivamente desenvolvida.
75. Sem prejuízo do referido, importa assinalar que o modelo de compensação previsto considera apenas os quilómetros em cheio realizados, excluindo expressamente os quilómetros em vazio, designadamente os percursos de posicionamento no início e no final do serviço.
76. Tal opção pode mostrar-se adequada numa lógica de incentivo à eficiência operacional e de associação da compensação à prestação materialmente disponibilizada ao passageiro, mas pode igualmente justificar uma ponderação adicional quanto à suficiência económica do modelo, sobretudo em circuitos de menor densidade e maior

dispersão territorial, em que os percursos sem passageiro poderão assumir peso relevante na estrutura real de custos do operador.

77. Neste contexto, embora os valores apresentados se mostrem internamente consistentes e a atualização de [confidencial] €/km para [confidencial] €/km assuma natureza moderada, a adequação material do preço base deverá ser apreciada também à luz das características concretas da operação, designadamente da dispersão geográfica dos circuitos, da intensidade de utilização prevista, dos encargos de disponibilidade e dos custos efetivos de exploração, por forma a assegurar que o modelo contratual não induz, nem uma compensação excessiva, nem um nível remuneratório suscetível de comprometer a sustentabilidade e regularidade da prestação do serviço.
78. Da análise dos elementos disponibilizados, resulta que o procedimento assenta num modelo económico-financeiro estável e aritmeticamente coerente, verificando-se apenas uma atualização limitada da componente variável do preço face ao procedimento anterior, sem alteração da arquitetura remuneratória de base, e revelando-se os valores máximos contratuais compatíveis com a produção quilométrica estimada e com a componente fixa de disponibilidade prevista para cada lote.
79. 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.
80. 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.
81. Por último, importa referir que o modelo contratual não contempla mecanismos de revisão ou atualização de preços durante a vigência do contrato, o que, não obstante a sua curta duração, pode limitar a capacidade de acomodação de variações relevantes nos custos de exploração, sobretudo no atual contexto de instabilidade e de variações ou duração imprevisíveis.

III.V. - Monitorização/transmissão de informação

82. 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.
83. Mais se considera que a informação transmitida pelos operadores deve ser certificada, validada ou auditada sempre que necessário.
84. 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.
85. 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.
86. Desta forma, deve ser garantido que os operadores cumprem todas as obrigações de informação previstas no artigo 22.º do RJSPTP¹², podendo ser necessário o apoio da CIM sendo que, em caso de incumprimento, deverá ser dado conhecimento circunstanciado à AMT.
87. 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.
88. 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.
89. Ora, as obrigações de informação que constam são de carácter genérico, existindo apenas uma breve referência ao artigo 22.º do RJSPTP não se encontrando associados

¹² 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

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.

90. Desta forma, deve ser garantido que se cumpram todas as obrigações de informação previstas naquela disposição¹³, nomeadamente a necessidade de reforço da densificação dos mecanismos de monitorização e controlo da execução contratual.

III.VI. - Direitos dos Passageiros

91. É essencial¹⁴ 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, sem prejuízo das ações de divulgação, suportes ou mensagens simples (na forma e conteúdo) que sejam divulgadas.
92. 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 ^{15 16}.

IV - DETERMINAÇÕES E RECOMENDAÇÕES

93. 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

¹³ 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

¹⁴ 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>

¹⁵ 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.

¹⁶ <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/>

qualidade e a maximização dos recursos públicos^{17 18} e a sustentabilidade económica e financeira da operação.

94. 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:

- 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;
- Assegure a consulta a todos os operadores licenciados e legalmente habilitados para a prestação de serviços de transporte a pedido no território em causa, não se limitando a entidade adjudicante aos operadores identificados na informação remetida, devendo ser garantida a transparência, a igualdade de tratamento e a não discriminação no acesso ao procedimento;
- Que seja densificado o sistema de monitorização e controlo da execução do contrato, assegurando a definição de indicadores operacionais e de qualidade do serviço, designadamente no que respeita à regularidade, pontualidade, taxa de realização dos serviços e tempos de resposta, bem como a fixação de metas, níveis mínimos de serviço e respetivos mecanismos de penalização associados ao incumprimento, por forma a garantir a efetiva aferição do desempenho do operador e a adequada prossecução das obrigações de serviço público;
- A explicitação, nas peças procedimentais e no contrato, dos seguros legalmente exigíveis à execução da atividade, designadamente seguro de responsabilidade civil automóvel, seguro de passageiros transportados, seguro de acidentes de trabalho para os motoristas e demais seguros obrigatórios nos termos da

¹⁷ 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."

¹⁸ 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.

legislação aplicável, por forma a garantir a adequada cobertura dos riscos inerentes à prestação do serviço e a proteção dos utilizadores;

- A identificação expressa do presente parecer prévio vinculativo nas peças do procedimento, designadamente no Convite e no CE, nos termos do disposto no n.º 5 do artigo 36.º do CCP, garantindo a sua adequada integração no procedimento e a transparência do enquadramento regulatório aplicável;
- A definição de um mecanismo de atualização automática de preços claro, objetivo e transparente, através da previsão de uma fórmula de revisão baseada em índices representativos da estrutura de custos da atividade durante o prazo contratual, mais adequada ao atual contexto de instabilidade económica;
- Que seja assegurada a existência de um sistema contabilístico que permita a adequada separação de contas entre a atividade objeto do contrato e outras atividades do operador, bem como a rastreabilidade dos custos e receitas associados à prestação do serviço, por forma a garantir a transparência, a auditabilidade da execução contratual e a verificação da inexistência de sobrecompensação, nos termos do disposto nos artigos 41.º a 43.º do RJSPT e no artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007;
- A identificação e formalização de um modelo de gestão de riscos associado à execução do contrato, contemplando, designadamente, os riscos operacionais, financeiros, tecnológicos e de segurança, incluindo a definição de medidas de mitigação, planos de contingência e procedimentos de resposta a situações de incumprimento ou falha do serviço;
- O envio à AMT das peças do procedimento e que nestas se encontre vertido os considerandos, as determinações e as recomendações do presente parecer.

95. Recomenda-se ainda que:

- Se proceda à transmissão dos dados previstos nos termos do artigo 22.º do RJSPT e dos dados operacionais previstos no Regulamento 430/2019, de 16 de maio. Considerando o valor dos contratos e a dimensão das empresas, deverá ter-se em conta que as obrigações de reporte poderão induzir um custo superior ao benefício dos operadores, pelo que se sugere que a CIM e/ou o Município preste o seu auxílio no que concerne ao cumprimento das referidas obrigações;

- Nos termos do artigo 48.º do 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;
- A conformidade do contrato e da sua execução com o RGPD, incluindo a definição das responsabilidades das partes, das categorias de dados tratados, das finalidades e fundamentos de licitude, bem como a adoção de medidas técnicas e organizativas adequadas e a inclusão de cláusulas contratuais que regulem o tratamento de dados, designadamente quanto ao exercício dos direitos dos titulares e à gestão de incidentes de segurança, nos termos do disposto nos artigos 5.º, 6.º, 24.º, 28.º e 32.º do Regulamento (UE) 2016/679 e na Lei n.º 58/2019, de 8 de agosto;
- Diligenciar pela realização de acordos intermunicipais e 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;
- O cumprimento integral do regime aplicável ao livro de reclamações, designadamente através da disponibilização, por parte do adjudicatário, do livro de reclamações em formato físico e eletrónico, bem como da definição de procedimentos claros para a receção, tratamento e encaminhamento das reclamações apresentadas pelos utilizadores, incluindo a articulação entre a entidade adjudicante e o operador quanto à gestão das mesmas, com identificação das respetivas responsabilidades, prazos de resposta e mecanismos de reporte, por forma a assegurar a transparência, a proteção dos direitos dos passageiros e a adequada monitorização da qualidade do serviço, nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 156/2005;
- Seja tipificada uma cláusula que vincule o TPF aos objetivos estratégicos da CIM e aos planos municipais de mobilidade;

- 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.

V - DAS CONCLUSÕES

96. Está em causa a “Aquisição de serviços de transporte a pedido no concelho de Tomar”:

- O modelo prevê um procedimento de Consulta Prévia por Lotes (3), um contrato por cada circuito, sendo consultados os operadores de táxi do município que manifestaram o interesse na exploração de serviços de transporte flexível.
- Valor Base: [confidencial] €
 - Lote 1 - [confidencial] €; 1300 km/mensais;
 - Lote 2 - [confidencial] €; 1300 km/mensais;
 - Lote 3 - [confidencial] €; 600 km/mensais.
- Prazo de execução: 24 meses.

97. Da análise conjunta das peças procedimentais, designadamente do CE 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.

98. 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.
99. Contudo, o sentido favorável do parecer está condicionado ao cumprimento das determinações efetuadas, por forma a verificar se se confirmam os seus pressupostos.

Lisboa, 29 de abril de 2026.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino