

1.ª Secção – PL

Data: 06/09/2022

Recurso Ordinário: 5/2022-RO

– 1.ª Secção

Processo: 2404/2021

TRANSITOU EM JULGADO EM 26/09/2022

Prestação de Acórdão n.º 25/2022

Município de Amarante

[Acórdão](#)

RELATOR: Miguel Pestana de Vasconcelos

Acordam os Juízes do Tribunal de Contas, em Plenário da 1.ª Secção:

## I. RELATÓRIO

- 1 O Município de Amarante (MA) interpôs recurso ordinário para o Plenário da 1.ª Secção do Acórdão n.º 14/2022, de 10 de maio de 2022, que recusou o visto ao 3.º aditamento ao contrato de concessão de serviço público de transporte rodoviário de passageiros, celebrado com *Rodoamarante, Lda.*, para vigorar no período de 01/01/2022 a 31/12/2022, com um valor adicional de compensações por obrigações de serviço público (OSP) de 376.523,72€ (195.535,37€ por reforço da oferta e 180.988,35€ pela redução tarifária).
- 2 A recusa de visto fundamentou-se no disposto nas alíneas a), b) e c) do n.º 3 do artigo 44.º da Lei de Organização e Processo no Tribunal de Contas (LOPTC), designadamente por o contrato:
  - a) violar o art.º 313.º, n.º 1, als. a), b) e e), do CCP, pois introduz uma alteração substancial do objeto do contrato, constitui uma forma de impedir, restringir e falsear a concorrência e produz uma alteração do equilíbrio económico do contrato a favor do cocontratante em termos de o colocar em situação mais favorável do que a que resultante do equilíbrio inicialmente estabelecido, além de implicar uma violação dos princípios da estabilidade do concurso na fase de execução, da intangibilidade do objeto do contrato, da concorrência, da igualdade e da transparência;
  - b) não respeitar a fórmula prevista na cláusula 54.º, n.ºs 1 e 2, do Caderno de Encargos (CE), articulada com o determinado nos n.ºs 3 e 4 do art.º 24.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP - aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 09/06), 4.º do Regulamento UE n.º 1370/2007, de 23/10/2007, e a inexistência de uma sobrecompensação;

- c) não se basear no fundamento exigido pelo art.º 420.º-A, n.º 1, do CCP, relativo à existência de uma circunstância imprevista;
  - d) ter na base uma deliberação camarária que viola os art.ºs 25.º, .º 1, al. p), 33.º, n.º 1, al. ccc), da Lei .º 75/2013, de 12/09, 6.º, n.º 1, al. c) da Lei n.º 8/2021, de 21/12 e 22.º, n.º 6, do Decreto-Lei n.º 197/99, de 08/06;
  - e) não ter sido precedido do parecer prévio e vinculativo da Autoridade para a Mobilidade e Transportes (AMT), o que conduz à sua anulabilidade - cf. art.ºs 34.º, n.º 2, al. b), do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14/05, 91.º e 163.º do CPA.
- 3 O MA apresentou as alegações e conclusões constantes dos autos, que aqui se dão por reproduzidas
- 4 Termina pedindo a revogação da decisão recorrida e a concessão de visto ao contrato.
- 5 O Ministério Público emitiu parecer ao abrigo do disposto no artigo 99.º, nº 1, da LOPTC, no sentido da improcedência do recurso.
- 6 Corridos os vistos legais, cumpre apreciar e decidir.

## II FUNDAMENTAÇÃO DE FACTO

### II.1 FACTOS PROVADOS

- 7 Na decisão recorrida foi dada como assente por provada a seguinte factualidade, não impugnada nestes autos de recurso e que se mantém:
- a) Em 06/01/2021, o MA e a sociedade *Rodoamarante, Lda*, celebraram um contrato denominado “*Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros*”, com a duração de 5 anos e o valor total de 1.480.000,00€, contrato que, após período transitório, iniciou a sua vigência a 01/09/2021.
  - b) O anúncio da abertura do referido contrato de concessão foi publicado no *Diário da República* (DR) e no *Jornal Oficial da União Europeia* (JOCE) em 20/04/2020.

c) A cláusula 13.º do Programa do Procedimento (PP), sob a epígrafe “Critério de adjudicação”, determinava o seguinte:” 1 - O critério de adjudicação é o da proposta economicamente mais vantajosa, determinada pela modalidade melhor relação qualidade-preço, sendo adjudicada a proposta que obtiver o valor mais elevado de pontuação calculado conforme os números seguintes.

2 - As propostas serão pontuadas através da aplicação da fórmula matemática relativa à «Pontuação Global da Proposta», com os seguintes fatores e os subfatores que densificam o critério de adjudicação:

$$PGP = 70\% \times P_{Compensação} + 5\% \times P_{RU} + 25\% \times P_{Emissões}$$

Em que:

- a. “PGP” corresponde à Pontuação Global da Proposta do concorrente;
- b. “ $P_{Compensação}$ ” corresponde à pontuação do fator “Compensação por Obrigações de Serviço Público” o qual é dado pela aplicação da fórmula seguinte:

$$P_{Compensação} = \frac{€1.500.000 - Compensação \times 5}{€1.500.000} \times 100$$

Em que:

- “Compensação” corresponde ao valor de compensação anual pelo cumprimento das Obrigações de Serviço Público, a pagar nos termos do n.º 1 da Cláusula 52.ª do Caderno de Encargos, conforme consta do ponto 1.1 da Proposta de Exploração do Serviço Público do concorrente.
- c. “ $P_{RU}$ ” corresponde à pontuação do fator “Remuneração Unitária”, o qual é dado pela aplicação da fórmula seguinte:

$$65\% \times P_{RU\_SR} + 35\% \times P_{RU\_STP}$$

Em que:

- i. " $P_{RU\_SR}$ " corresponde à pontuação do fator "Remuneração Unitária de Serviços Regulares" o qual é dado pela aplicação da fórmula seguinte:

$$P_{RU\_SR} = \frac{1,96€ - RU\_SR}{1,96€} \times 100$$

Em que:

- " $RU\_SR$ " corresponde ao valor de remuneração unitária por veículo.km comercial de Serviços Regulares, a constar do ponto 1.2.i. do Anexo 8 ao Caderno de Encargos (Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público Adicionais) conforme consta do ponto 1.2 da Proposta de Exploração do Serviço Público do concorrente.
- ii. " $P_{RU\_STP}$ " corresponde à pontuação do fator "Remuneração Unitária de Serviços de Transporte a Pedido" o qual é dado pela aplicação da fórmula seguinte:

$$P_{RU\_STP} = \frac{1,96 € - RU\_STP}{1,96 €} \times 100$$

Em que:

- " $RU\_STP$ " corresponde à remuneração unitária por veículo.km comercial de Serviços de Transporte a Pedido, a constar do ponto 1.2.ii. do Anexo 8 ao Caderno de Encargos (Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público Adicionais) conforme consta do ponto 1.3 da Proposta de Exploração do Serviço Público do concorrente.
- d. " $P_{CGEP}$ " corresponde à pontuação do fator "Classe Global de Emissões Ponderada", o qual é dado pela aplicação da fórmula seguinte:

$$P_{CGEP} = \frac{CGEP - 3}{5} \times 100$$

Em que:

*Classe Global de Emissões Ponderada constante do ponto 2.2 da Proposta de Exploração do Serviço Público apresentada pelo concorrente."*

- d) Consta do Anexo I ao PP, relativo ao "MODELO DE PROPOSTA DE EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO", designadamente o seguinte: "As entidades (...), tendo tomado inteiro e perfeito conhecimento do caderno de encargos relativo à execução do contrato a celebrar na

sequência do presente «Concurso Público para a Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros», declaram que se obrigam a executar o contrato a celebrar nas condições enunciadas no Caderno de Encargos, relativamente ao qual declaram aceitar, sem reservas, todas as suas cláusulas, bem como nas condições a seguir indicadas: 1. Requerendo, a título de compensação, as seguintes condições:

1.1. O valor de [●]€1 ([●] euros)<sup>2</sup> a título de compensação anual pelo cumprimento de Obrigações de Serviço Público a pagar nos termos do n.º 1 da Cláusula 52.ª do Caderno de Encargos ( ), ao qual acresce IVA à taxa legal em vigor.

1.2. O valor de [●]€3 ([●] euros) a título de remuneração unitária por veículo.km comercial de Serviços Regulares efetivamente realizados ( ), a constar do ponto 1.2.i. do Anexo 8 ao Caderno de Encargos (Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público Adicionais), ao qual acresce IVA à taxa legal em vigor.

1.3. O valor de [●]€5 ([●] euros)<sup>6</sup>a título de remuneração unitária por veículo.km comercial de Serviços de Transporte a Pedido efetivamente realizados ( ), a constar do ponto 1.2.ii. do Anexo 8 ao Caderno de Encargos (Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público Adicionais), ao qual acresce IVA à taxa legal em vigor.

2. Assegurando a utilização de uma frota de veículos com uma Classe Global de Emissões Ponderada, calculada nos termos do Anexo 4 (Frota) do Caderno de Encargos, não inferior a [●]7 ([●]8).

1

Indicar o valor, em euros, do valor anual da compensação por obrigação de serviço público, o qual não pode ser superior ao valor constante do n.º 2 da Cláusula 52.ª do Contrato.

2 Indicar, por extenso, o valor, em euros, do valor anual da compensação por obrigação de serviço público, a qual não pode ser superior ao valor constante do n.º 1 da Cláusula 52.ª do Contrato.

3 Indicar o valor, em euros, com duas casas decimais, da remuneração unitária por veículo.km comercial de Serviços Regulares, o qual não pode ser superior ao valor constante do ponto 1.2.i. do Anexo 8 ao Caderno de Encargos (Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público Adicionais).

4 Indicar o valor por extenso, em euros, com duas casas decimais, da remuneração unitária por veículo-lo.km comercial de Serviços Regulares, o qual não pode ser superior ao valor constante do ponto 1.2.i. do Anexo 8 ao Caderno de Encargos (Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público Adicionais).

5 Indicar o valor, em euros, com duas casas decimais, da remuneração unitária por veículo.km comercial de serviços de transporte a pedido, o qual não pode ser superior ao valor constante do ponto 1.2.ii. do Anexo 8 ao Caderno de Encargos (Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público Adicionais).

6 Indicar o valor por extenso, em euros, com duas casas decimais, da remuneração unitária por veículo. km comercial de serviços de transporte a pedido, o qual não pode ser superior ao valor constante do ponto 1.2.ii. do Anexo 8 ao Caderno de Encargos (Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público Adicionais).

7 Indicar o número com uma casa decimal, correspondente à Classe Global de Emissões Ponderada, conforme indicado no ponto 1.3 do Anexo 4 ao Caderno de Encargos (Frota).

8 Indicar o número por extenso, com uma casa decimal, correspondente à Classe Global de Emissões Ponderada, conforme indicado no ponto 1.3 do Anexo 4 ao Caderno de Encargos (Frota).”

- e) Consta do Anexo IV ao PP, relativo ao “INSTRUÇÕES RELATIVAS À ELABORAÇÃO DO MODELO FINANCEIRO DA CONCESSÃO”, designadamente o seguinte: 2) O Modelo Financeiro deve incluir os seguintes mapas (em diferentes folhas de cálculo ou em folhas de cálculo coincidentes):

(...) h) *Projeção de procura do Serviço Público.*

i) *Mapa de Receitas evidenciando, de forma separada, as atividades de exploração do Serviço Público e atividades acessórias da Concessão. No que concerne às primeiras deverá detalhar, no mínimo, a projeção de receitas tarifárias.*

- f) Na cláusula 19.º, n.ºs 1 a 3, do respetivo Caderno de Encargos (CE), que teve por epígrafe “Obrigações de Serviço Público Adicionais”, determina-se o seguinte: ”1) O Concedente poderá determinar à Concessionária a realização de Obrigações de Serviço Público Adicionais às previstas no presente Contrato, nos termos estabelecidos no artigo 23.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, designadamente a determinação de exploração de novas linhas ou serviços, bem como a disponibilização de tarifários bonificados relativamente aos previstos no Anexo 7 (Títulos e Tarifas).

2) A determinação de Obrigações de Serviço Público Adicionais, nos termos previstos no número anterior, deverá realizar-se, exclusiva e obrigatoriamente, mediante alteração ao presente Contrato se da mesma resultar qualquer pagamento do, ou encargo para o Concedente, nos termos da Cláusula 54.ª.

- 3) *A determinação de Obrigações de Serviço Público Adicionais de acréscimos de oferta, nos termos da presente Cláusula, está sujeita ao cumprimento dos limites previstos no artigo 420.º-A do Código dos Contratos Públicos.”*
- g) Na cláusula 22.º, n.º 16, do respetivo CE, que teve por epígrafe “*Elaboração de Plano de Rede e Oferta*”, determina-se o seguinte: “*Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, o Concedente pode determinar à Concessionária a realização de serviços adicionais aos previstos no Anexo 5 (Parâmetros de Plano de Rede e Oferta), a título de Obrigações de Serviço Público, aplicando-se o disposto nos artigos 23.º e 24.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e sujeito ao cumprimento dos limites previstos no artigo 420-A.º do Código dos Contratos Públicos.”*
- h) Na cláusula 47.<sup>a</sup>, n.ºs 12 e 13, do respetivo CE, que teve por epígrafe “*Títulos e tarifas*”, determina-se o seguinte: “12) *A Concessionária obriga-se a fazer incidir, sobre os títulos previstos no presente Contrato, as bonificações e/ou descontos tarifários adicionais eventualmente determinados pelo Estado, sendo as respetivas compensações financeiras calculadas e pagas nos termos previstos no ato que os determinar.*
- 13) *Inclui-se no disposto do número anterior, designadamente, o passe “4\_18@escola.tp”, o passe “sub23@superior.tp”, o passe “Social+”, ou outras bonificações e/ou descontos tarifários que venham a ser determinados pelo Estado e que abranjam o Serviço Público.*
- 14) *As Tarifas aplicáveis ao fornecimento de Títulos de Transporte para o transporte escolar são as previstas no Anexo 7 (Títulos e Tarifas), conjugadas com o disposto no Decreto-Lei n.º 21/2019, de 30 de janeiro.*
- 15) *A Concessionária obriga-se a colaborar com o Concedente e com os agrupamentos escolares no planeamento e organização dos transportes escolares, designadamente através da introdução das adaptações ao Plano de Rede e Oferta que se revelarem adequadas, nos termos previstos no n.º 5 da Cláusula 22.ª.”*
- i) Na cláusula 51.<sup>a</sup>, n.ºs 1, 2, als. c) a e), do respetivo CE, que teve por epígrafe “*Proveitos e custos*”, incluso na Secção II, epigrafada “*Equilíbrio financeiro da Concessão*”, determina-se o seguinte: “1) *Todos os proveitos relativos às atividades objeto da Concessão, nomeadamente as receitas resultantes da cobrança dos Tarifários, revertem a favor da Concessionária, exceto se de outra forma estiver expressamente previsto no presente Contrato.*
- 2) *Nos termos do disposto no número anterior, constitui remuneração da Operadora, designadamente:*

- (...) c) *As compensações por Obrigações de Serviço Público pagas pelo Concedente, nos termos da Cláusula seguinte.*
- d) *As compensações por eventuais Obrigações de Serviço Público adicionais pagas pelo Concedente, nos termos da Cláusula 54.<sup>a</sup>.*
- e) *Outras compensações atribuídas pelo Estado ou por qualquer outra entidade pública, relativas às atividades concessionadas.”*
- j) Na cláusula 52.<sup>a</sup>, n.ºs 1 e 2, do respetivo CE, que teve por epígrafe “*Compensação por Obrigações de Serviço Público; preço base*”, determina-se o seguinte: “1) *Pelo cumprimento das Obrigações de Serviço Público, deve o Concedente pagar à Concessionária uma compensação anual por obrigações de serviço público no valor de [...] € ([...] Euros)<sup>1</sup>, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, por cada ano civil do Período de Exploração.*
- 2) *O valor máximo de compensação anual a que se refere o número anterior que o Concedente está disposto a pagar é de €300.000 (trezentos mil Euros). Para efeitos do disposto no n.º 1 do artigo 47.º do Código dos Contratos Públicos, o preço base do Contrato é de €1.500.000 (um milhão e quinhentos mil Euros), correspondente ao somatório de todas as compensações devidas nos termos do número anterior em toda a duração do Contrato.”*
- k) Foi prevista nas peças do procedimento a possibilidade de se verificarem OPS adicionais e a respetiva compensação, nos termos constantes da cláusula 54.<sup>a</sup> do CE, que teve o seguinte teor: “Cláusula 54.<sup>a</sup> – *Obrigações de Serviço Público Adicionais e respetiva compensação*
- 1) *Nos casos em que o Concedente determine à Concessionária a realização de Obrigações de Serviço Público adicionais às previstas no presente Contrato, nos termos previstos na Cláusula 19.<sup>a</sup>, será apurado o Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público adicionais em cada ano civil “n” da Concessão, e acordo com a metodologia prevista no Anexo 8 (Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público Adicionais), a qual segue o disposto no artigo 24.º do Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros.*
- 2) *Caso o Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público Adicionais seja negativo para a Concessionária, o Concedente obriga-se a pagar-lhe uma compensação por Obrigações de Serviço Público correspondente ao oposto do Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público Adicionais referente a cada ano civil “n”.*
- 3) *O pagamento das compensações a que se refere o número anterior é efetuado nos termos previstos na Cláusula 53.<sup>a</sup>.”*

l) Consta do Anexo 8 ao CE, relativo ao “Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público Adicionais”, nomeadamente o seguinte: “

### 1. CÁLCULO DO EFEITO FINANCEIRO LÍQUIDO DAS OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO ADICIONAIS

1.1. O Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público Adicionais é calculado através da fórmula seguinte:

$$EFL_{OSPA} = EFL_{AO} + EFL_{BT} + IFP_{OSPA}$$

Em que:

- $EFL_{OSPA}$  corresponde ao Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público Adicionais em cada trimestre;
- $EFL_{AO}$  corresponde ao Efeito Financeiro Líquido de acréscimos de oferta;
- $EFL_{BT}$  corresponde ao Efeito Financeiro Líquido de bonificações ou reduções tarifárias;
- $IFP_{OSPA}$  corresponde a outras incidências financeiras positivas incrementais - designadamente redução de custos ou aumento de receitas - eventualmente geradas na rede concessionada, em resultado da imposição das Obrigações de Serviço Público adicionais, em cada trimestre;

1.2. O Efeito Financeiro Líquido de acréscimos de oferta ( $EFL_{AO}$ ) a que se refere o número anterior é calculado através da fórmula seguinte:

$$EFL_{AO} = RTI_{OSPA} - \sum_i^i (RU_{OSPA}^i \times VK_{OSPA}^i)$$

Em que:

- $RTI_{OSPA}$  corresponde às receitas tarifárias incrementais gerados pelos acréscimos de oferta decorrentes da imposição das Obrigações de Serviço Público adicionais, em cada trimestre. No caso das Prestações de Serviço esta parcela não se aplica.
- $RU_{OSPA}^i$  corresponde à Remuneração Unitária da Operadora, por cada veículo.km comercial incremental realizado, em cada Tipologia de Serviço “i” utilizada, em que:

- i. O valor será [...] € ([...] Euros)<sup>1</sup> para a remuneração unitária por veículo.km comercial de Serviços Regulares ("RU\_SR"). O valor máximo que o Concedente se dispõe a contratar é de 1,96 € um euro e noventa e seis cêntimos)<sup>3</sup>;
- ii. O valor será [...] € ([...] Euros)<sup>2</sup> para a remuneração unitária por veículo.km comercial de Serviços de Transporte a Pedido ("RU\_STP"). O valor máximo que o Concedente se dispõe a contratar é de 1,96 € um euro e noventa e seis cêntimos)<sup>3</sup>;

consoante a Tipologia de Serviço utilizada, e incorpora já a margem de lucro razoável requerida pela Concessionária.

- $VK_{OSPA}^i$  corresponde ao número trimestral de veículos.km comerciais incrementais realizados em cada Tipologia de Serviço utilizada (Serviços Regulares e/ou Serviços de Transporte a Pedido), resultantes da imposição de Obrigações de Serviço Público adicionais relativas a aumentos de oferta.

1.3. A Remuneração Unitária da Concessionária constante dos pontos 1.2 a 1.3 da Proposta de Exploração de Serviço Público da Proposta de Exploração de Serviço Público é válida para o primeiro ano civil do Período de Exploração, sendo atualizada a 1 de janeiro de cada ano subsequente de acordo com a percentagem indicada no n.º 2 da Cláusula 47.ª do Caderno de Encargos.

1.4. O Efeito Financeiro Líquido de bonificações ou reduções tarifárias ( $EFL_{BT}$ ) a que se refere o número 1.1 é calculado através da fórmula seguinte:

$$EFL_{BT} = \sum_1^i (PR_i - PO_i) \times Q_i^* + \sum_1^j P_j \times (Q_j^n - Q_j^{n-1})$$

Em que:

- "PR<sub>i</sub>" corresponde ao preço reduzido de cada título "i", em resultado da aplicação das Obrigações de Serviço Público Adicionais de bonificação ou redução tarifária determinadas pelo Concedente.

---

<sup>1</sup> A preencher com o valor constante do ponto 1.2 da Proposta de Exploração do Serviço Público.

<sup>2</sup> A preencher com o valor constante do ponto 1.2 da Proposta de Exploração do Serviço Público.

<sup>3</sup> O valor máximo corresponde à Receita somada da Compensação (Preço Base do Concurso), a dividir pela produção quilométrica da rede.

- “PO<sub>i</sub>” corresponde ao preço original de cada título “i” abrangido pelas Obrigações de Serviço Público Adicionais de bonificação ou redução tarifária, que estaria em vigor caso as mesmas não fossem determinadas pelo Concedente.
- O valor de “Qi” é dado pela fórmula seguinte:

$$Q_i^* = \text{menor}\{ Q_i^n ; Q_i^{n-1} \}$$

Em que:

- “Q<sub>i</sub><sup>n</sup>” corresponde à quantidade efetivamente comercializada de cada título “i” abrangido pelas Obrigações de Serviço Público Adicionais de bonificação ou redução tarifária determinadas pelo Concedente, durante a vigência das mesmas, em cada trimestre “n”.
  - “Q<sub>i</sub><sup>n-1</sup>” corresponde à quantidade efetivamente comercializada de cada título “i” abrangido pelas Obrigações de Serviço Público Adicionais de bonificação ou redução tarifária determinadas pelo Concedente, durante a vigência das mesmas, no trimestre homólogo “n-1”, do ano anterior à entrada em vigor das reduções tarifárias.
- “P<sub>j</sub>” corresponde ao preço de cada título “j” que sofra, de forma fundamentada, uma canibalização em resultado da aplicação das Obrigações de Serviço Público Adicionais de bonificação ou redução tarifária determinadas pelo Concedente.
  - “Q<sub>j</sub><sup>n</sup>” corresponde à quantidade comercializada de cada título “j” que sofra, de forma fundamentada, uma canibalização em resultado da aplicação das Obrigações de Serviço Público Adicionais de bonificação ou redução tarifária determinadas pelo Concedente, no trimestre “n”.
  - “Q<sub>j</sub><sup>n-1</sup>” corresponde à quantidade comercializada de cada título “j” que sofra, de forma fundamentada, uma canibalização em resultado da aplicação das Obrigações de Serviço Público Adicionais de bonificação ou redução tarifária determinadas pelo Concedente, no trimestre homólogo “n-1”.

1.5. Caso no momento em que entrem em vigor as Obrigações de Serviço Público Adicionais de bonificação ou redução tarifária não tenham perfazido 12 meses

desde o início do Período de Exploração, as variáveis “ $Q_i^{n-1}$ ” e a parcela “ $\sum_1^j P_j \times (Q_j^n - Q_j^{n-1})$ ”, indicadas no número anterior, não se aplicam.

1.6. Todas as parcelas das fórmulas indicadas nos números anteriores são calculadas sem IVA.

1.7. Ao valor apurado de Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público Adicionais, calculado nos termos do número 1.1, acresce IVA à taxa legal em vigor.

“.

m) Em sede de esclarecimentos à Trandev Douro SA, o MA informou nomeadamente o seguinte: “A Cláusula 19.º regula o direito de o Concedente vir – eventualmente – a determinar a realização de Obrigações de Serviço Público Adicionais, face às resultantes do Caderno de Encargos, nos termos previstos no artigo 23.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros. Essa determinação deve realizar-se por alteração ao contrato, se da mesma resultar qualquer pagamento do, ou encargo para o, Concedente, nos termos da Cláusula 52.ª.”

n) Em sede de proposta, com data de dezembro de 2020, a Rodoamarante apresentou um Plano Financeiro, que aqui se dá por integralmente reproduzido, do qual consta nomeadamente o seguinte:”3.1. *Investimentos*

(...)

Em resumo:

Tipo de Investimento	Montante	Prazo de Amortização (em anos)
Aquisição de Frota	1.400.000,00€	8
Equipamento Administrativo	20.000,00€	4
Ativos Intangíveis	10.000,00€	3
Parque de Manutenção de Viaturas	80.000,00€	4

3.2. *Análise da Receita*

(...)

		Ano 1	Prazo Médio de Recebimento (em dias)
Atividades afetas à exploração do Serviço Público	Bilhética - títulos ocasionais e o valor dos passes (não escolares) pago pelos passageiros	242.482,00 €	1
	Compensação Anual por Obrigação de Serviço Público (SUBSÍDIO À EXPLORAÇÃO)	296 000,00 €	60
	PART - Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos (SUBSÍDIO À EXPLORAÇÃO)	171 000,00 €	60
	Receita Passes Escolares	949 687,01 €	60
	Obrigações de Serviço Público Adicionais - Serviços de Transporte a Pedido	60 000,03 €	60
	<b>TOTAL</b>	<b>1.719.169,04 €</b>	

Outros	Publicidade Estática	10 000,00 €	30
--------	----------------------	-------------	----

Obrigações de Serviço Público Adicionais	1,95€/ Km
--	-----------

Total de Km's Anuais do Serviço Público	692.806,95
---	------------

Prazo Médio de Recebimento considerado na análise financeira	60 dias
--	---------

(...)

- c) importa salientar que o montante considerado na alínea a) não incorpora a verba do PART - Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos, que no ano de 2020 foi orçamentado em 285.000,00€ e compara com uma dotação em 2019 de aproximadamente 60.000,00€ (refere-se a cerca de 7 meses do ano 2019). Recorde-se que em Amarante, o PART é gerido pela autarquia porque se constituiu como Autoridade de Transportes;
- d) considera-se que o subsídio a receber no âmbito do PART, no Ano 1, será utilizado em 60% do montante orçamentado para 2020 e referido na alínea c), assumindo-se na elaboração do Plano de Negócios uma taxa de crescimento anual de 2%;
- e) considera-se uma receita de 0,35€ por quilómetro percorrido para apuramento da receita de bilhética, que inclui os títulos ocasionais e o valor dos passes (não escolares) efetivamente pago pelos passageiros (valor do passe que é pago pelo passageiro, sendo o remanescente suportado pelo Município ao abrigo do PART);
- f) a Compensação Anual por Obrigação de Serviço Público (296.000,00€) e o subsídio a receber no âmbito do PART (60% \* 285.000,00€) estão contabilizados, na Demonstração de Resultados, como Subsídios à Exploração;



(...)

*Modelo Financeiro do Plano de Negócios*

(...) *Vendas + Prestações de Serviços*

(...)

<b>VENDAS - MERCADO NACIONAL</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
<b>Bilhética</b>	<b>242 482</b>	<b>247 356</b>	<b>252 328</b>	<b>257 400</b>	<b>262 574</b>	<b>267 851</b>
Quantidades vendidas	692 807	699 735	706 732	713 800	720 938	728 147
Taxa de crescimento das unidades vendidas	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Preço Unitário	0,35	0,35	0,36	0,36	0,36	0,37
<b>Prestação de Serviços de Transporte</b>	<b>949 687</b>	<b>959 184</b>	<b>968 776</b>	<b>978 463</b>	<b>988 248</b>	<b>998 131</b>
Quantidades vendidas	949 687	949 687	949 687	949 687	949 687	949 687
Taxa de crescimento das unidades vendidas	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Preço Unitário	1,00	1,01	1,02	1,03	1,04	1,05
<b>Transporte a Pedido</b>	<b>60 003</b>	<b>60 603</b>	<b>61 210</b>	<b>61 822</b>	<b>62 440</b>	<b>63 064</b>
Quantidades vendidas	30 771	30 771	30 771	30 771	30 771	30 771
Taxa de crescimento das unidades vendidas	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Preço Unitário	1,95	1,97	1,99	2,01	2,03	2,05
Quantidades vendidas						
Taxa de crescimento das unidades vendidas						
Preço Unitário		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>TOTAL</b>	<b>1 252 173</b>	<b>1 267 144</b>	<b>1 282 313</b>	<b>1 297 685</b>	<b>1 313 262</b>	<b>1 329 046</b>

### *Investimento*

<b>Investimento por ano</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
<b>Propriedades de investimento</b>						
Terrenos e recursos naturais						
Edifícios e Outras construções						
Outras propriedades de investimento						
<b>Total propriedades de investimento</b>						
<b>Activos fixos tangíveis</b>						
Terrenos e Recursos Naturais						
Edifícios e Outras Construções						
Equipamento Básico	1 400 000					
Equipamento de Transporte						
Equipamento Administrativo	20 000					
Equipamentos biológicos						
Outros activos fixos tangíveis	80 000					
<b>Total Activos Fixos Tangíveis</b>	<b>1 500 000</b>					
<b>Activos Intangíveis</b>						
Goodwill						
Projectos de desenvolvimento						
Programas de computador	10 000					
Propriedade industrial						
Outros activos intangíveis						
<b>Total Activos Intangíveis</b>	<b>10 000</b>					
<b>Total Investimento</b>	<b>1 510 000</b>					

(...) *c) Gastos com Pessoal:*

(...)

<b>TOTAL</b>	<b>82.257,00€</b>
--------------	-------------------

“

- o) O júri do procedimento concursal avaliou a proposta admitida considerando os termos do CE e designadamente o estipulado na cláusula 52.<sup>a</sup>, n.ºs 1 e 2, daquele Caderno, considerando nomeadamente o seguinte:

FATOR / SUBFATOR	CRITÉRIO DE ADJUDICAÇÃO (MÍNIMOS/MÁXIMOS)	PROPOSTA DO CONCORRENTE	ANÁLISE
<b>Remuneração</b>			<b>Cumprer os requisitos</b>
Compensação Anual	≤€300.000,00	€296.000,00	Cumprer os requisitos
<b>Compensação Unitária</b>			<b>Cumprer os requisitos</b>
Rem. unitária de serviços regulares	≤€1,96	€1,95	Cumprer os requisitos
Rem. unitária de transporte a pedido	≤€1,96	€1,95	Cumprer os requisitos
<b>Emissões</b>			<b>Cumprer os requisitos</b>
Classe Global de Emissões Ponderada	≥3	≥3	Cumprer os requisitos
<b>TOTAL</b>			<b>Cumprer os requisitos</b>

- p) O valor máximo adjudicado da compensação anual a pagar foi de 296.000,00€, totalizando aquela compensação para o período de 5 anos de vigência do contrato o valor total de 1.480.000,00€.
- q) Enviado o referido contrato de concessão para fiscalização prévia, ainda no decurso da sua análise, em 15/04/2021, as partes acordaram um 1.º aditamento ao contrato para vigorar a partir de 20/04/2021.
- r) O contrato e o 1.º aditamento foram analisados e visados em Sessão Diária de Visto de 19/04/2021, no âmbito do processo n.º 78/2021.
- s) Em 31/08/2021, as partes outorgaram um 2.º aditamento ao contrato, para um período de 4 meses, correspondente às datas de 01/09/2021 e 31/12/2021, que implicou um aumento de despesa no valor de 213.377,87€ (33.710,04€ por reforço da oferta e 179.667,83€ pela redução tarifária).
- t) Este 2.º aditamento teve o início da sua vigência a 01/09/2021, em data coincidente com a do início da vigência do contrato de concessão, que, desta forma, não chegou a vigorar nos exatos termos inicialmente contratados.

- u) No 2.º aditamento, o Município procedeu à alteração do tarifário aplicável, bem como, acrescentou uma linha de circulação às inicialmente previstas.
- v) Sobre este 2.º aditamento foi aposto visto em Sessão Diária de 12/11/2021, no processo n.º 1819/2021, nos seguintes termos: *“Em Sessão Diária de Visto, no pressuposto, não infirmado pelos elementos constantes do processo, nem pelo teor do ato submetido, de que, como o município informa, as alterações são temporárias e terão o seu termo a 31-12-2021, concede-se o visto ao aditamento submetido a fiscalização prévia.”*
- w) Com data de novembro de 2021, foi elaborado pela empresa Sevenforma para o MA o documento intitulado *“Processo de Adenda ao Contrato de Concessão por Efeito das Obrigações de Serviço Público Adicionais”*, do qual consta nomeadamente o seguinte: *“2. EQUILÍBRIO ECONÓMICO DO CONTRATO DE CONCESSÃO Considerando os mesmos pressupostos e variáveis do Modelo Financeiro da Concessão, de 16.12.2020, e a estrutura de custos operacionais indicados no Ponto 1, resulta a seguinte demonstração de resultados previsionais para o período de 5 anos, a qual corresponde ao efeito dos OSP Adicionais no contrato da concessão.*

<b>Demonstração de Resultados Previsional</b>					
	Valores em Euros				
	1	2	3	4	5
Vendas e serviços prestados	1 252 173	1 267 144	1 282 313	1 297 685	1 313 262
Subsídios à Exploração	467 000	472 700	478 400	484 100	489 800
Ganhos/perdas imputados de subsidiárias, associadas e empreendimentos conjuntos					
Variação nos Inventários da produção					
Trabalhos para a própria entidade					
CMVMC					
Fornecimento e serviços externos	605 037	617 138	629 481	642 071	654 912
Gastos com o pessoal	765 139	779 232	793 607	808 271	823 226
Imparidade de inventários (perdas/reversões)					
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	1 327	1 343	1 359	1 376	1 392
Provisões (aumentos/reduções)					
Imparidade de investimentos não depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)					
Aumentos/reduções de justo valor					
Outros rendimentos e ganhos	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Outros gastos e perdas	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
<b>EBITDA (Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos)</b>	<b>347 669</b>	<b>342 130</b>	<b>336 267</b>	<b>330 068</b>	<b>323 532</b>
Gastos/reversões de depreciação e amortização	199 333	199 333	199 333	196 000	191 000
Imparidade de activos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)					
<b>EBIT (Resultado Operacional)</b>	<b>148 336</b>	<b>142 797</b>	<b>136 933</b>	<b>134 068</b>	<b>132 532</b>
Juros e rendimentos similares obtidos	0	0	0	0	0
Juros e gastos similares suportados	23 218	23 218	19 348	15 478	11 609
<b>RESULTADO ANTES DE IMPOSTOS</b>	<b>125 118</b>	<b>119 579</b>	<b>117 585</b>	<b>118 590</b>	<b>120 923</b>
Imposto sobre o rendimento do período	31 280	29 895	29 396	29 647	30 231
<b>RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO</b>	<b>93 839</b>	<b>89 685</b>	<b>88 189</b>	<b>88 942</b>	<b>90 692</b>
<b>Efeito do Incremento da Oferta dos Serviços Adicionais</b>	<b>113 322 km</b>				
<b>Custos (1,5% de aumento anual, a partir do Ano 1)</b>	207 954	211 073	214 239	217 453	220 715
<b>Proveitos (baseado no valor de 1,95€ por veículo.km adicional)</b>	220 978	220 978	220 978	220 978	220 978
<b>Margem Operacional</b>	13 024	9 905	6 739	3 525	263
<b>Resultado Operacional Agregado (EBIT) - Estimativa</b>	<b>161 360</b>	<b>152 702</b>	<b>143 672</b>	<b>137 593</b>	<b>132 795</b>
<b>Impacto do Incremento da Oferta no Resultado Operacional (EBIT)</b>	8%	6%	5%	3%	0%

Verificou-se que está assegurado o equilíbrio económico do contrato de concessão e que o cocontratante não beneficia de situação mais favorável do que a resultante do equilíbrio inicialmente estabelecido.

Adicionalmente, considera-se que da alteração não resulta a entrega de auxílios estatais ilegais (vd. art.ºs 24º e 25º do Regime Jurídico da Prestação de Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei 52/2015, de 09/06).”.

- x) Em 30/11/2021, o Chefe da Unidade de Mobilidade e Gestão de Meios do NA elaborou a informação n.º 9701/2021, acolhida na mesma data pela proposta da Vereadora responsável ao Executivo Municipal, nos seguintes termos: “O Município de Amarante tem

*implementado, desde 2019, medidas de promoção do transporte público, quer através da redução tarifária, quer através da densificação e aumento da oferta de transportes.*

*Para o efeito têm sido usados os programas existentes, nomeadamente o Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART), desde 2019, e o Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público (PROTransP).*

*Em súmula, os programas actuais assentam nas seguintes medidas:*

*1. PART*

*1.1 Redução Tarifária*

- a. PASSE URBANO – 15,00 €*
- b. PASSE URBANO ESTUDANTE – 7,50 €*
- c. PASSE URBANO SÉNIOR – 7,50 €*
- d. BILHETE SIMPLES URBANO – 0,50 €*
- e. PASSE MUNICIPAL – 30,00 €*
- f. PASSE MUNICIPAL SÉNIOR – 15,00 €*
- g. PASSE INCLUSIVO – 0,00€*

*2 PROTransP*

*2.1 Aumento da oferta*

- a. Linha dedicada “Amarante – Vila Meã (Estação)”, concertada com a oferta de horários da CP - 7 circulações diárias no sentido IDA e 6 no sentido VOLTA.*

*Considerando:*

- a. O início da concessão do serviço público de transporte de passageiros no concelho de Amarante em 1 de setembro último;*
- b. Os elementos recolhidos desde aquela data até ao momento, designadamente as necessidades de reforço de oferta entretanto identificadas;*
- c. Que não será desejável a disrupção na estratégia definida para a promoção do uso do transporte público, onde os planos de implementação do PART e do PROTransP são parte integrante;*
- d. Que não existem, ainda, a Lei do Orçamento de Estado e a publicação das dotações a distribuir pelas CIM e AM e, por isso, nem a repartição pelas Autoridades de Transportes existentes no território da CIM do Tâmega e Sousa;*
- e. Que, apesar disso, por um princípio de prudência, importará preparar as medidas de transporte público a adoptar para a prossecução do interesse público.*

*Propõe-se, por isso, reajustar aqueles programas, passando a assentar nas seguintes medidas:*

## 1. PART

### 1.1 Redução Tarifária

- a. PASSE URBANO – 15,00 €
- b. PASSE URBANO ESTUDANTE – 7,50 €
- c. PASSE URBANO SÉNIOR – 7,50 €
- d. BILHETE SIMPLES URBANO – 0,50 €
- e. PASSE MUNICIPAL – 30,00 €
- f. PASSE MUNICIPAL SÉNIOR – 15,00 €
- g. PASSE INCLUSIVO – 0,00€

### 1.2 Medidas de aumento de oferta / expansão da rede

- a. Criação de serviços adicionais conforme Anexo 5;

## 2. PROTransP

### 2.1 Apoio à densificação e reforço da oferta de transporte público

- 2.1.1 Linha dedicada “Amarante – Vila Meã (Estação)”, concertada com a oferta de horários da CP - 7 circulações diárias no sentido IDA e 6 no sentido VOLTA.

Pelo exposto, propõe-se assim:

1. Aprovar o plano de implementação do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) para 2022, assente nas medidas definidas no Anexo 4;
2. Aprovar o plano de aplicação do Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público (PROTransP) 2022, assente nas medidas definidas no ANEXO 6;
3. Aprovar os documentos de suporte do plano de implementação do PART da Autoridade de Transporte de Amarante, para remessa à CIM-TS com vista à submissão ao Fundo Ambiental;
4. Aprovar os documentos de suporte do plano de aplicação do PROTransP da Autoridade de Transporte de Amarante, para remessa à CIM-TS com vista à submissão ao Fundo Ambiental;
5. Delegar no Presidente da Câmara a competência para a concretização e assinatura dos documentos que impõem as Obrigações de Serviço Público nos precisos termos que decorrem das medidas propostas no plano de implementação do PART 2022 e no plano de aplicação do PROTransP 2022;
6. Autorizar a realização de despesas resultantes da aplicação das medidas propostas no PART e no PROTransP, no valor total de 376.523,72€, acrescido de IVA, valor que resulta representa o Efeito Financeiro Líquido calculado nos termos do Anexo 8 do Contrato de Concessão do

*Serviço Público de Transportes de Passageiros e vertido no Anexo 3 ao terceiro aditamento àquele, cujo pagamento em 2022 se estima em 276.435,13 € e o restante em 2023;*

7. *Aprovar a minuta de aditamento ao Contrato de Concessão do Serviço Público de Transportes de Passageiros (ANEXO 8)."*

- y) Por deliberação da Câmara Municipal de Amarante (CMA), de 06/12/2021, foi aprovada “a proposta subscrita pela Senhora Vereadora Rita Marinho Batista, de 30 de novembro de 2021, de acordo com das razões constantes da informação técnica da UMGM que a suporta, da mesma data”, transcrevendo-se nessa deliberação o teor final da proposta indicada no ponto anterior.
- z) Na sequência de tal deliberação, em 10/12/2021, o MA e a Sociedade *Rodoamarante, Lda*, outorgaram o contrato submetido a fiscalização nestes autos, denominado “*Terceiro Aditamento ao Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros*”.
- aa) Tal 3.º aditamento destina-se a vigorar no período de 01/01/2022 a 31/12/2022 e prevê um valor adicional de compensações por OPS de 376.523,72€ (sem IVA) (195.535,37€ por reforço da oferta e 180.988,35€ pela redução tarifária).
- bb) A celebração do 3.º aditamento é justificada nos seus considerandos, nos seguintes termos:
- VIII) **Relativamente ao ano de 2022, o Município de Amarante entende ser novamente necessário realizar um reforço de oferta do serviço público de transporte rodoviário de passageiros objeto do Contrato de Concessão, relativamente ao previsto no Plano de Rede e Oferta, em resultado a aplicação do PROTRANS — Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público, aprovado pela Lei do Orçamento de Estado para 2021 e regulado pelo Despacho n.º 3387-A/2021, do Ministro de Estado e das Finanças e do Secretário de Estado da Mobilidade.**
  - IX) **Em concreto, trata-se de realizar o reforço de oferta, traduzido na criação de linhas novas, entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2022, conforme descrito no Anexo 1 ao presente Aditamento.**
  - XII) **A realização do reforço de oferta referido no Considerando V) e especificado no Anexo 1 gera um Efeito Financeiro Líquido Negativo de € 195 535,37 (cento e noventa e cinco mil quinhentos e trinta e cinco euros e trinta e sete cêntimos) (valor a que acresce IVA) durante o ano de 2022, conforme demonstração constante do Anexo 3 ao presente Aditamento.**
- (...)
- (...)

- XIV) Os tarifários constantes do Anexo 7 do Contrato de Concessão, conforme alterados pelo Segundo Aditamento, contemplam para o ano de 2021 uma redução tarifária ao abrigo do PART.
- XV) O PART continuará a ser executado durante o ano de 2022, e as verbas transferidas pelo Estado para o efeito serão as mesmas que se encontram previstas na Lei do Orçamento do Estado para 2021, pelo que ao Município de Amarante será alocado, por esse programa, um financiamento idêntico ao atribuído para o ano de 2021.
- XVI) O Município de Amarante pretende, assim, manter para o ano de 2022 o tarifário aprovado para a Concessionária através do Segundo Aditamento, corrigido da atualização tarifária anual.

(...)

- XX) A aplicação de um tarifário reduzido de acordo com os Considerandos anteriores e especificado no Anexo 2 gera um Efeito Financeiro Líquido Negativo de €180 988,35 (cento e oitenta mil novecentos e oitenta e oito euros e trinta e cinco cêntimos) (valor a que acresce IVA) durante o ano de 2022, conforme demonstração constante do Anexo 3 ao presente Aditamento.

cc) Consta das cláusulas 1.º, n.º 1, 2.º, n.º 1 e 3.º, n.ºa 1 a 3, do 3.º aditamento nomeadamente o seguinte:”

**1 – A Concessionária obriga-se a explorar o serviço público constante do Anexo 1 entre 1 de janeiro de 2022 e 31 de dezembro de 2022, a título de Obrigações de Serviço Público, em acréscimo do previsto no Plano de Rede e Oferta em vigor.**

(...)

#### **Cláusula 2.ª**

**1 – A Concessionária obriga-se a aplicar as reduções tarifárias constantes do Anexo 2 entre 1 de janeiro de 2022 e 31 de dezembro de 2022, a título de Obrigações de Serviço Público; o tarifário constante do Anexo 2 substitui integralmente, durante o referido período, o tarifário previsto no Anexo 7 do Contrato de Concessão.**

(...)

#### **Cláusula 3.ª**

**1 – Pela realização das Obrigações de Serviço Público Adicionais previstas nas Cláusulas anteriores, a Concessionária tem o direito à perceção de uma compensação, calculada nos termos do Anexo 3, equivalente ao respetivo Efeito Financeiro Líquido Negativo.**



2 – O valor máximo de compensação a pagar à Concessionária pela imposição das Obrigações de Serviço Público nos termos da Cláusula 1.ª será € 207 267,49 (duzentos e sete mil duzentos e sessenta e sete euros e quarenta e nove cêntimos) (IVA incluído), correspondente ao produto do valor unitário de veículo.kilómetro previsto no Contrato de Concessão pelo número de veículos.kilómetros a realizar; o valor efetivo de compensação a pagar corresponde a esse montante deduzido dos montantes previstos no Anexo 3, nomeadamente dos valores de receitas tarifárias que a Concessionária irá auferir.

3 – O valor máximo de compensação a pagar à Concessionária pela imposição das Obrigações de Serviço Público nos termos da Cláusula 2.ª será € 191 847,65 (cento e noventa e um mil oitocentos e quarenta e sete euros e sessenta e cinco cêntimos) (IVA incluído), correspondente ao valor máximo de subsidiação pela venda de títulos; o valor efetivo de compensação a pagar corresponde a esse montante deduzido dos montantes previstos no Anexo 3, nomeadamente dos valores de receitas tarifárias que a Concessionária irá auferir.

”.

dd) O acréscimo do Plano de rede e oferta concretiza-se com a introdução das seguintes linhas adicionais, constantes do Anexo I ao terceiro aditamento:

Código linha	Designação da linha	Sentido	Calendário	Nº dias	Origem	Destino	Hora de partida
E1	Póvoa - Amarante (Terminal)	Ida	E-U	175	Rua Velha de Candemil	Escola EB 2/3 do Marão	07:30
E1	Póvoa - Amarante (Terminal)	Ida	A-U	252	Póvoa (S. Lourenço)	Escola Secundária de Amarante	12:15
E1	Póvoa - Amarante (Terminal)	Volta	A-U	252	Terminal Rodoviário Amarante	Póvoa (S. Lourenço)	11:15
E1	Póvoa - Amarante (Terminal)	Volta	E-U	175	Escola EB 2/3 do Marão	Rua Velha de Candemil	16:30
N1	Água Nova - Amarante (Terminal)	Ida	E-U	175	Subacelo (X)	Terminal Rodoviário Amarante	07:55
N1	Água Nova - Amarante (Terminal)	Ida	E-U	175	Av. de São Gens	Terminal Rodoviário Amarante	08:25
N1	Água Nova - Amarante (Terminal)	Volta	E-U	175	Terminal Rodoviário Amarante	Tâmega Park	08:50
N1	Água Nova - Amarante (Terminal)	Volta	E-U	175	Centro Escolar Amadeo Souza Cardoso	Av. de São Gens	17:15
N2	Ponte de Pego - Amarante (Terminal)	Ida	E-U	175	Ponte de Pego	Centro Escolar Amadeo Souza Cardoso	08:20
N2	Ponte de Pego - Amarante (Terminal)	Volta	E-U	175	Centro Escolar Amadeo Souza Cardoso	Ponte de Pego	17:15
N3	Lamaceira - Amarante (Terminal)	Ida	E-U	175	Rua da Póvoa	Centro Escolar Luis Van Zeller de Macedo	08:30
N3	Lamaceira - Amarante (Terminal)	Volta	E-U	175	Centro Escolar Luis Van Zeller de Macedo	Rua da Póvoa	17:15
O2	Balancedeiros (p/ Pidre e Ramalhada) - Vila Meã (Externato)	Ida	E-U	175	Balancedeiros (X)	Externato de Vila Meã	09:10
O2	Balancedeiros (p/ Pidre e Ramalhada) - Vila Meã (Externato)	Volta	E-U	175	Externato de Vila Meã	Balancedeiros (X)	13:25
O2	Balancedeiros (p/ Pidre e Ramalhada) - Vila Meã (Externato)	Volta	E-U	175	Externato de Vila Meã	Café Belinha	16:50
O5	Árvores - Vila Meã (Externato)	Ida	E-U	175	Travanca (S. Sebastião)	Externato de Vila Meã	07:45
O5	Árvores - Vila Meã (Externato)	Volta	E-U	175	Externato de Vila Meã	Árvores (X)	16:50
O6	Lama - Vila Meã (Externato)	Ida	E-U	175	Rua Nova de Nogueira	Externato de Vila Meã	08:05
O6	Lama - Vila Meã (Externato)	Volta	E-U	175	Externato de Vila Meã	Lama	16:50
O7	Mancelos (p/ Água Nova) - Vila Meã (Externato)	Volta	E-U	175	Externato de Vila Meã	Mancelos	16:50
O8	Fonte (X R. Rio Odres) - Vila Meã (Externato)	Ida	E-U	175	Av. da Liberdade	Externato de Vila Meã	07:50
O8	Fonte (X R. Rio Odres) - Vila Meã (Externato)	Volta	E-U	175	Externato de Vila Meã	Av. da Liberdade	13:25
O8	Fonte (X R. Rio Odres) - Vila Meã (Externato)	Volta	E-U	175	Externato de Vila Meã	Rua Fonte de Mendo	16:50
S2	Picoto - Amarante (Terminal)	Ida	FE-U	77	Picoto (X)	Quelimado (Terminal Rodoviário)	08:20
S2	Picoto - Amarante (Terminal)	Volta	FE-U	77	Terminal Rodoviário Amarante	Picoto (X)	17:40
S3	Franços (p/ RTA) - Amarante (Terminal)	Ida	FE-U	77	Franços	Terminal Rodoviário Amarante	08:45
S3	Franços (p/ RTA) - Amarante (Terminal)	Volta	E-U	175	Passinhos (Vilarinho)	Morais	08:40
S3	Franços (p/ RTA) - Amarante (Terminal)	Volta	FE-U	77	Terminal Rodoviário Amarante	Franços	17:20
S4	Sra. da Graça (p/ Aldeia Nova) - Amarante (Terminal)	Ida	E-U	175	Agueiro	Terminal Rodoviário Amarante	09:00
S4	Sra. da Graça (p/ Aldeia Nova) - Amarante (Terminal)	Ida	E-U	175	Agueiro	Terminal Rodoviário Amarante	16:00
S4	Sra. da Graça (p/ Aldeia Nova) - Amarante (Terminal)	Volta	E-U	175	Terminal Rodoviário Amarante	Agueiro	08:30
S4	Sra. da Graça (p/ Aldeia Nova) - Amarante (Terminal)	Volta	E-U	175	Terminal Rodoviário Amarante	Agueiro	15:30

(...)



Código linha	Designação da linha	Sentido	Calendário	Nº dias	Origem	Destino	Hora de partida	Hora de chegada
09	Amarante (Terminal) - Vila Meã (Estação) - Serviço Direto	IDA	A-U	251	Terminal Rodoviário Amarante	Estação CP Vila Meã	06:30	07:00
09	Amarante (Terminal) - Vila Meã (Estação) - Serviço Direto	IDA	A-U	251	Terminal Rodoviário Amarante	Estação CP Vila Meã	06:50	07:20
09	Amarante (Terminal) - Vila Meã (Estação) - Serviço Direto	IDA	A-U	251	Terminal Rodoviário Amarante	Estação CP Vila Meã	07:55	08:25
09	Amarante (Terminal) - Vila Meã (Estação) - Serviço Direto	IDA	A-U	251	Terminal Rodoviário Amarante	Estação CP Vila Meã	11:50	12:20
09	Amarante (Terminal) - Vila Meã (Estação) - Serviço Direto	IDA	A-U	251	Terminal Rodoviário Amarante	Estação CP Vila Meã	16:50	17:20
09	Amarante (Terminal) - Vila Meã (Estação) - Serviço Direto	IDA	A-U	251	Terminal Rodoviário Amarante	Estação CP Vila Meã	18:00	18:30
09	Amarante (Terminal) - Vila Meã (Estação) - Serviço Direto	IDA	A-U	251	Terminal Rodoviário Amarante	Estação CP Vila Meã	18:55	19:25
09	Amarante (Terminal) - Vila Meã (Estação) - Serviço Direto	Volta	A-U	251	Estação CP Vila Meã	Terminal Rodoviário	07:30	07:55
09	Amarante (Terminal) - Vila Meã (Estação) - Serviço Direto	Volta	A-U	251	Estação CP Vila Meã	Terminal Rodoviário	08:35	09:00
09	Amarante (Terminal) - Vila Meã (Estação) - Serviço Direto	Volta	A-U	251	Estação CP Vila Meã	Terminal Rodoviário	13:30	13:55
09	Amarante (Terminal) - Vila Meã (Estação) - Serviço Direto	Volta	A-U	251	Estação CP Vila Meã	Terminal Rodoviário	17:30	17:55
09	Amarante (Terminal) - Vila Meã (Estação) - Serviço Direto	Volta	A-U	251	Estação CP Vila Meã	Terminal Rodoviário	18:30	18:55
09	Amarante (Terminal) - Vila Meã (Estação) - Serviço Direto	Volta	A-U	251	Estação CP Vila Meã	Terminal Rodoviário	19:30	19:55

ee) Quanto aos tarifários (em previsão idêntica à do 2.º aditamento), o 3.º aditamento replica o proposto ao executivo, cf. o seu Anexo 2:

TÍTULO	CUSTO UNITÁRIO (€) (1)	Tarifário RODODAMARANTE (2)	Compensação	Vendas 1º Trimestre (3)		Vendas 2º Trimestre		Vendas 3º Trimestre (4)		Vendas 4º Trimestre (5)		TOTAL
				Sub-total		Sub-total		Sub-total		Sub-total		
PASSE MUNICIPAL	30,00 €	62,75 €	32,75 €	720	23 580,00 €	720	23 580,00 €	648	21 222,00 €	756	24 759,00 €	93 141,00 €
PASSE MUNICIPAL SÉNIOR	15,00 €	62,75 €	47,75 €	15	716,25 €	15	716,25 €	14	644,63 €	16	752,06 €	2 829,19 €
PASSE INCLUSIVO	0,00 €	62,75 €	62,75 €	9	564,75 €	9	564,75 €	8	508,28 €	9	592,99 €	2 230,76 €
PASSE URBANO	15,00 €	40,15 €	25,15 €	24	603,60 €	24	603,60 €	22	543,24 €	25	633,78 €	2 384,22 €
PASSE URBANO ESTUDANTE	7,50 €	40,15 €	32,65 €	42	1 371,30 €	42	1 371,30 €	38	1 234,17 €	44	1 439,87 €	5 416,64 €
PASSE URBANO SÉNIOR	7,50 €	40,15 €	32,65 €	14	440,78 €	14	440,78 €	12	396,70 €	14	462,81 €	1 741,06 €
BILHETE ÚNICO URBANO	0,50 €	2,40 €	1,90 €	11 207	21 292,35 €	11 207	21 292,35 €	10 086	19 163,12 €	11 767	22 358,97 €	84 104,78 €
TOTAL				12 030	48 569,03 €	12 030	48 569,03 €	10 827	43 712,12 €	12 632	50 997,48 €	191 847,65 €
TOTAL S/ IVA					45 819,83 €		45 819,83 €		41 237,85 €		48 110,83 €	180 988,35 €

ff) Consta do Anexo 3 ao 3.º aditamento sob o título “Demonstração do efeito financeiro líquido negativo das Obrigações de Serviço Público Adicionais conforme o anexo 8 do Contrato de Concessão”, a fórmula e os cálculos que serviram de base ao apurado do referido valor e nomeadamente o seguinte:

#### A) 1.º Trimestre de 2022

$$EFL_{OSPA} = EFL_{AO} + EFL_{BT} + IFP_{OSPA} \text{ [€]}$$

A.1) O Efeito Financeiro Líquido de acréscimos de oferta ( $EFL_{AO}$ ) é calculado através da fórmula seguinte:

$$EFL_{AO} = RTI_{OSPA} - (RU_{OSPA} \times VK_{OSPA})$$

Em que:

- $RTI_{OSPA}$  corresponde às receitas tarifárias incrementais gerados pelos acréscimos de oferta decorrentes da imposição das Obrigações de Serviço Público adicionais, a apurar no final de cada trimestre. Determinou-se um valor unitário de 0,22€/km de RTI.
- $RU_{OSPA}^i$  corresponde à Remuneração Unitária da Operadora, por cada veículo.km comercial incremental realizado, fixado em **1,95€** (um euro e noventa e cinco cêntimos).
- $VK_{OSPA}^i$  corresponde ao número trimestral de veículos.km comerciais incrementais realizados em resultado da imposição de Obrigações de Serviço Público adicionais relativas a aumentos de oferta, fixado em **28.689 km**.

O valor da Compensação pelo acréscimo de oferta será deduzido do valor de  $RTI_{OSPA}$  que vier a ser apurado trimestralmente em execução do Contrato de Concessão, nomeadamente mediante os instrumentos de reporte de informação e de acompanhamento da Concessão que incidem sobre a Concessionária. A estimativa de  $RTI_{OSPA}$  para o 1º trimestre de 2022 é de **6.441,15€**. Este valor deverá ser corrigido após a monitorização trimestral.

O valor máximo estimado de  $EFL_{AO}$  no 1º trimestre de 2022 será de **- 49.502,63€**.

- Nota: o sinal negativo significa que a operação é deficitária e, portanto, requer uma Compensação pela Obrigação de Serviço Público.
- Aos valores indicados incide o IVA à taxa legal em vigor (6%).
- No final, são apresentados os mapas de suporte aos cálculos realizados.

A.2) O Efeito Financeiro Líquido de bonificações ou reduções tarifárias ( $EFL_{BT}$ ) é calculado através da fórmula seguinte:

$$EFL_{BT} = \sum_1^i (PR_i - PO_i) \times Q_i^n$$

Em que:

- " $PR_i$ " corresponde ao preço reduzido de cada título " $i$ ", em resultado da aplicação das Obrigações de Serviço Público Adicionais de bonificação ou redução tarifária determinadas pelo Concedente.
- " $PO_i$ " corresponde ao preço original de cada título " $i$ " abrangido pelas Obrigações de Serviço Público Adicionais de bonificação ou redução tarifária, que estaria em vigor caso as mesmas não fossem determinadas pelo Concedente.
- O valor de " $Q_i^n$ " corresponde à quantidade efetivamente comercializada de cada título " $i$ " abrangido pelas Obrigações de Serviço Público Adicionais de bonificação ou redução tarifária determinadas pelo Concedente, durante a vigência das mesmas, em cada trimestre " $n$ ".

(...)

Tendo por base essas vendas máximas, estima-se que o valor máximo do Efeito Financeiro Líquido de bonificações ou reduções tarifárias ( $EFL_{BT}$ ) seja o que resulta do somatório das compensações por tipo de título, isto é, **45.819,83€** (valor sem IVA).

Esse valor será reduzido de acordo com os valores reais de venda que vierem a ser apurados trimestralmente em execução do Contrato de Concessão, nomeadamente mediante os instrumentos de reporte de informação e de acompanhamento da Concessão que incidem sobre a Concessionária.

A.3)  $IFP_{OSPA}$  corresponde a outras incidências financeiras positivas incrementais – designadamente redução de custos ou aumento de receitas – eventualmente geradas na rede concessionada, em resultado da imposição das Obrigações de Serviço Público adicionais, em cada trimestre. Tendo em conta que ainda não existem dados históricos que permitam estimar o valor para estas incidências, considera-se o valor igual a 0 (zero).



**B) 2.º Trimestre 2022**

$$EFL_{OSPA} = EFL_{AO} + EFL_{BT} + IPP_{OSPA} \text{ [€]}$$

B.1) O Efeito Financeiro Líquido de acréscimos de oferta ( $EFL_{AO}$ ) é calculado através da fórmula seguinte:

$$EFL_{AO} = RTI_{OSPA} - (RU_{OSPA} \times VK_{OSPA})$$

Em que:

- $RTI_{OSPA}$  corresponde às receitas tarifárias incrementais gerados pelos acréscimos de oferta decorrentes da imposição das Obrigações de Serviço Público adicionais, a apurar no final de cada trimestre. Determinou-se um valor unitário de 0,22€/km de RTI.
- $RU_{OSPA}^t$  corresponde à Remuneração Unitária da Operadora, por cada veículo.km comercial incremental realizado, fixado em **1,95€** (um euro e noventa e cinco cêntimos).
- $VK_{OSPA}^t$  corresponde ao número trimestral de veículos.km comerciais incrementais realizados em resultado da imposição de Obrigações de Serviço Público adicionais relativas a aumentos de oferta, fixado em **28.689 km**.

O valor da Compensação pelo acréscimo de oferta será deduzido do valor de  $RTI_{OSPA}$  que vier a ser apurado trimestralmente em execução do Contrato de Concessão, nomeadamente mediante os instrumentos de reporte de informação e de acompanhamento da Concessão

que incidem sobre a Concessionária. A estimativa de  $RTI_{OSPA}$  para o 2º trimestre de 2022 é de **6.441,15€**. Este valor deverá ser corrigido após a monitorização trimestral.

O valor máximo estimado de  $EFL_{AO}$  no 2º trimestre de 2022 será de **- 49.502,63€**.

- Nota: o sinal negativo significa que a operação é deficitária e, portanto, requer uma Compensação pela Obrigação de Serviço Público.
- Aos valores indicados incide o IVA à taxa legal em vigor (6%).
- No final, são apresentados os mapas de suporte aos cálculos realizados.

Tendo por base essas vendas máximas, estima-se que o valor máximo do Efeito Financeiro Líquido de bonificações ou reduções tarifárias ( $EFL_{BT}$ ) seja o que resulta do somatório das compensações por tipo de título, isto é, **45.819,83€** (valor sem IVA).

Esse valor será reduzido de acordo com os valores reais de venda que vierem a ser apurados trimestralmente em execução do Contrato de Concessão, nomeadamente mediante os instrumentos de reporte de informação e de acompanhamento da Concessão que incidem sobre a Concessionária.

(...)

### C) 3.º Trimestre 2022

$$EFL_{OSPA} = EFL_{AO} + EFL_{BT} + IFP_{OSPA} \text{ [€]}$$

C.1) O Efeito Financeiro Líquido de acréscimos de oferta ( $EFL_{AO}$ ) é calculado através da fórmula seguinte:

$$EFL_{AO} = RTI_{OSPA} - (RU_{OSPA} \times VK_{OSPA})$$

C.2) O Efeito Financeiro Líquido de bonificações ou reduções tarifárias ( $EFL_{BT}$ ) é calculado através da fórmula seguinte:

$$EFL_{BT} = \sum_1^i (PR_i - PO_i) \times Q_i^n$$

Em que:

- "PR<sub>i</sub>" corresponde ao preço reduzido de cada título "i", em resultado da aplicação das Obrigações de Serviço Público Adicionais de bonificação ou redução tarifária determinadas pelo Concedente.
- "PO<sub>i</sub>" corresponde ao preço original de cada título "i" abrangido pelas Obrigações de Serviço Público Adicionais de bonificação ou redução tarifária, que estaria em vigor caso as mesmas não fossem determinadas pelo Concedente.

Em que:

- $RTI_{OSPA}$  corresponde às receitas tarifárias incrementais gerados pelos acréscimos de oferta decorrentes da imposição das Obrigações de Serviço Público adicionais, a apurar no final de cada trimestre. Determinou-se um valor unitário de 0,22€/km de RTI.
- $RU_{OSPA}^i$  corresponde à Remuneração Unitária da Operadora, por cada veículo.km comercial incremental realizado, fixado em **1,95€** (um euro e noventa e cinco cêntimos).
- $VK_{OSPA}^i$  corresponde ao número trimestral de veículos.km comerciais incrementais realizados em resultado da imposição de Obrigações de Serviço Público adicionais relativas a aumentos de oferta, fixado em **25.820 km**.

O valor da Compensação pelo acréscimo de oferta será deduzido do valor de  $RTI_{OSPA}$  que vier a ser apurado trimestralmente em execução do Contrato de Concessão, nomeadamente mediante os instrumentos de reporte de informação e de acompanhamento da Concessão que incidem sobre a Concessionária. A estimativa de  $RTI_{OSPA}$  para o 3º trimestre de 2022 é de **5.797,03€**. Este valor deverá ser corrigido após a monitorização trimestral.

O valor máximo estimado de  $EFL_{AO}$  no 3º trimestre de 2022 será de **- 44.552,36€**.

- Nota: o sinal negativo significa que a operação é deficitária e, portanto, requer uma Compensação pela Obrigação de Serviço Público.
- Aos valores indicados incide o IVA à taxa legal em vigor (6%).
- No final, são apresentados os mapas de suporte aos cálculos realizados.

- O valor de " $Q_i^n$ " corresponde à quantidade efetivamente comercializada de cada título "i" abrangido pelas Obrigações de Serviço Público Adicionais de bonificação ou redução tarifária determinadas pelo Concedente, durante a vigência das mesmas, em cada trimestre "n".

(...)

Tendo por base essas vendas máximas, estima-se que o valor máximo do Efeito Financeiro Líquido de bonificações ou reduções tarifárias ( $EFL_{BT}$ ) seja o que resulta do somatório das compensações por tipo de título, isto é, **41.237,85€** (valor sem IVA).

Esse valor será reduzido de acordo com os valores reais de venda que vierem a ser apurados trimestralmente em execução do Contrato de Concessão, nomeadamente mediante os instrumentos de reporte de informação e de acompanhamento da Concessão que incidem sobre a Concessionária.

C.3)  $IFP_{OSPA}$  corresponde a outras incidências financeiras positivas incrementais – designadamente redução de custos ou aumento de receitas – eventualmente geradas na rede concessionada, em resultado da imposição das Obrigações de Serviço Público adicionais, em cada trimestre. Tendo em conta que ainda não existem dados históricos que permitam estimar o valor para estas incidências, considera-se o valor igual a 0 (zero).

**D) 4.º Trimestre 2022**

$$EFL_{OSPA} = EFL_{AO} + EFL_{BT} + IFP_{OSPA} \text{ [€]}$$

E.1) O Efeito Financeiro Líquido de acréscimos de oferta ( $EFL_{AO}$ ) é calculado através da fórmula seguinte:

$$EFL_{AO} = RTI_{OSPA} - (RU_{OSPA} \times VK_{OSPA})$$

Em que:

- $RTI_{OSPA}$  corresponde às receitas tarifárias incrementais gerados pelos acréscimos de oferta decorrentes da imposição das Obrigações de Serviço Público adicionais, a apurar no final de cada trimestre. Determinou-se um valor unitário de 0,22€/km de RTI.
- $RU_{OSPA}^i$  corresponde à Remuneração Unitária da Operadora, por cada veículo.km comercial incremental realizado, fixado em 1,95€ (um euro e noventa e cinco cêntimos).
- $VK_{OSPA}^i$  corresponde ao número trimestral de veículos.km comerciais incrementais realizados em resultado da imposição de Obrigações de Serviço Público adicionais relativas a aumentos de oferta, fixado em 30.124 km.

O valor da Compensação pelo acréscimo de oferta será deduzido do valor de  $RTI_{OSPA}$  que vier a ser apurado trimestralmente em execução do Contrato de Concessão, nomeadamente mediante os instrumentos de reporte de informação e de acompanhamento da Concessão que incidem sobre a Concessionária. A estimativa de  $RTI_{OSPA}$  para o 4º trimestre de 2022 é de 6.763,20€. Este valor deverá ser corrigido após a monitorização trimestral.

O valor máximo estimado de  $EFL_{AO}$  no 4º trimestre de 2022 será de - 51.977,76€.

- Nota: o sinal negativo significa que a operação é deficitária e, portanto, requer uma Compensação pela Obrigação de Serviço Público.
- Aos valores indicados incide o IVA à taxa legal em vigor (6%).
- No final, são apresentados os mapas de suporte aos cálculos realizados.

E.2) O Efeito Financeiro Líquido de bonificações ou reduções tarifárias ( $EFL_{BT}$ ) é calculado através da fórmula seguinte:

$$EFL_{BT} = \sum_1^i (PR_i - PO_i) \times Q_i^n$$

Em que:

- “PR<sub>i</sub>” corresponde ao preço reduzido de cada título “i”, em resultado da aplicação das Obrigações de Serviço Público Adicionais de bonificação ou redução tarifária determinadas pelo Concedente.
- “PO<sub>i</sub>” corresponde ao preço original de cada título “i” abrangido pelas Obrigações de Serviço Público Adicionais de bonificação ou redução tarifária, que estaria em vigor caso as mesmas não fossem determinadas pelo Concedente.
- O valor de “Q<sub>i</sub><sup>n</sup>” corresponde à quantidade efetivamente comercializada de cada título “i” abrangido pelas Obrigações de Serviço Público Adicionais de bonificação ou redução tarifária determinadas pelo Concedente, durante a vigência das mesmas, em cada trimestre “n”.

(...)

Tendo por base essas vendas máximas, estima-se que o valor máximo do Efeito Financeiro Líquido de bonificações ou reduções tarifárias (EFL<sub>BT</sub>) seja o que resulta do somatório das compensações por tipo de título, isto é, **48.110,83€** (valor sem IVA).

Esse valor será reduzido de acordo com os valores reais de venda que vierem a ser apurados trimestralmente em execução do Contrato de Concessão, nomeadamente mediante os instrumentos de reporte de informação e de acompanhamento da Concessão que incidem sobre a Concessionária.

E.3) IFP<sub>OSPA</sub> corresponde a outras incidências financeiras positivas incrementais – designadamente redução de custos ou aumento de receitas – eventualmente geradas na rede concessionada, em resultado da imposição das Obrigações de Serviço Público adicionais, em cada trimestre. Tendo em conta que ainda não existem dados históricos que permitam estimar o valor para estas incidências, considera-se o valor igual a 0 (zero).

### Cálculos Auxiliares para a Determinação do Efeito Financeiro Líquido Negativo das Obrigações de Serviço Público Adicionais

#### 1.A – Aumento da Oferta financiado pelo PART

Âmbito	1ºT.2022	2ºT.2022	3ºT.2022	4ºT.2022	TOTAL
<b>PART_AO</b>					<b>120 379,35 €</b>
<b>EFL_AO</b>	-26 966,92 €	-26 966,92 €	-24 270,23 €	-28 315,27 €	-106 519,34 €
RTI_OSPA	3 508,86 €	3 508,86 €	3 157,98 €	3 684,31 €	13 860,01 €
RU_OSPA	1,95 €	1,95 €	1,95 €	1,95 €	1,95 €
VK_OSPA	15 629	15 629	14 066	16 410	61 733
Aumento da Oferta (km)	<b>61 733</b>				
Receita Incremental Unitária [€/km]	0,22	0,22	0,22	0,22	

### 1.B – Aumento da Oferta financiado pelo PROTransP

Âmbito	1ºT.2022	2ºT.2022	3ºT.2022	4ºT.2022	TOTAL
<b>PROTransP_AO</b>					<b>100 729,20 €</b>
<b>EFL_AO</b>	-22 535,70 €	-22 535,70 €	-20 282,13 €	-23 662,49 €	-89 016,03 €
RTI_OSPA	2 932,28 €	2 932,28 €	2 639,06 €	3 078,90 €	11 582,52 €
RU_OSPA	1,95 €	1,95 €	1,95 €	1,95 €	1,95 €
VK_OSPA	13 061	13 061	11 754	13 714	51 589
Aumento da Oferta (km)	<b>51 589</b>				
Receita Incremental Unitária [€/km]	0,22	0,22	0,22	0,22	

### 2. EFEITO FINANCEIRO LÍQUIDO NEGATIVO DAS OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO ADICIONAIS

Âmbito	1ºT.2022	2ºT.2022	3ºT.2022	4ºT.2022	TOTAL
<b>EFL_OSPA</b>	- 95 322,46 €	- 95 322,46 €	- 85 790,21 €	-100 088,58 €	- 376 523,72 €
<b>EFL_AO</b>	-49 502,63 €	-49 502,63 €	-44 552,36 €	-51 977,76 €	-195 535,37 €
RTI_OSPA	6 441,15 €	6 441,15 €	5 797,03 €	6 763,20 €	25 442,53 €
RU_OSPA	1,95 €	1,95 €	1,95 €	1,95 €	1,95 €
VK_OSPA	28 689	28 689	25 820	30 124	113 322
<b>EFL_BT</b>	- 45 819,83 €	- 45 819,83 €	- 41 237,85 €	- 48 110,83 €	- 180 988,35 €
<b>IFP_OSPA</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

gg) Em Fevereiro de 2022 a Rodoamarante apresentou um novo Plano Financeiro, que aqui se dá por integralmente reproduzido, do qual consta nomeadamente o seguinte:”

#### 3.1. Investimentos

Em resumo:

Tipo de Investimento	Montante estimado no Plano de Negócios Inicial	Montante executado em 2021	Montante previsto em 2022	Prazo de Amortização (em anos)
Aquisição de Frota	1.400.000,00€	1.360.740,00€		8
Equipamento Administrativo	20.000,00€	7.316,00€		4
Ativos Intangíveis	10.000,00€	19.000,00€		3
Parque de Manutenção de Viaturas	80.000,00€	13.174,00€	35.000,00€	50

(...)

#### 3.2. Análise da Receita

(...)



	Plano de Negócios Inicial (12/2020)	Receita em 2021 (de 01/09/2021 a 31/12/2021)	Projeção para 2022
PASSES ESTUDANTE	949.687,01€	382.192,43€	900.381,13€
PASSES DIVERSOS (4_18; sub_23, Municipais, Urbanos, Antigo Combatente, ...)	242.482,00€	30.658,39€	96.962,26€
Bilhetes Simples Urbano		8.118,50€	21.415,09€
Bilhetes a Bordo		27.489,75€	76.754,72€
Transporte a Pedido	60.000,03€	0,00€	500,00€ (serviço sem histórico de procura)
Compensação Anual por Obrigação de Serviço Público (SUBSÍDIO À EXPLORAÇÃO)	296.000,00€	98.666,66€	296.000,00€
PART	171.000,00€	66.744,81€	210.677,36€
PRoTransp (Linha OESTE 9 - AMARANTE - VILA MEÃ (ESTAÇÃO) - OSP Adicionais)	0,00€	16.434,60€	100.598,55€
Acréscimo de Oferta (REDE) 2022 - PART	0,00€	0,00€	120.379,35€

Apoio Fundo Ambiental	0,00€	36.750,00€	0,00€
Apoios à Contratação IEPF	0,00€	20.536,29€	0,00€
<b>TOTAL</b>	<b>1.719.169,04 €</b>	<b>687.591,43€</b>	<b>1.823.168,46€</b>

NOTA: Valores apresentados sem IVA.

Refira-se que no ano de 2021 verificou-se a execução de serviços enquadrados em Obrigações de Serviço Público Adicionais, assim como existe essa intenção para 2022. Em síntese, tais obrigações representam a seguinte receita adicional (ponderador de 1,95€/ km de acordo com o contratualizado para OSP Adicionais, no âmbito do contrato de concessão em questão):

	2021	2022
Linha OESTE 9 - AMARANTE - VILA MEÃ (ESTAÇÃO)	16.434,60€	100.598,55€
ACRÉSCIMO DE OFERTA (REDE) - 2022 (61733 KM'S X 1,95€/ km)		120.379,35€

(...) No Plano de Negócios agora apresentado está considerado um período de exploração de 2021 a 2026 pelo que importa efetuar esclarecimentos ao nível das Receitas estimadas, além dos valores de Compensação Anual por Obrigação de Serviço Público, compensação por Obrigações de Serviço Público Adicionais, verbas do PART e do PROTransP. (SUBSÍDIOS À EXPLORAÇÃO), que são um proveito corrente:



VENDAS - MERCADO NACIONAL	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<b>Prestação Serviços Transporte Público (Bilhetes + Passes) S/ PART</b>	<b>448.459</b>	<b>1.095.513</b>	<b>1.123.010</b>	<b>1.128.625</b>	<b>1.134.268</b>	<b>1.139.939</b>
Quantidades vendidas	276.961	692.807	692.807	692.807	692.807	692.807
Taxa de crescimento das unidades vendidas	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Preço Unitário	1,62	1,58	1,62	1,63	1,64	1,65
<b>Transporte a Pedido</b>	<b>0</b>	<b>500</b>	<b>503</b>	<b>505</b>	<b>508</b>	<b>510</b>
Quantidades vendidas	0	500	500	500	500	500
Taxa de crescimento das unidades vendidas	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Preço Unitário	1,00	1,00	1,01	1,01	1,02	1,02
<b>TOTAL (em €)</b>	<b>448.459</b>	<b>1.096.013</b>	<b>1.123.512</b>	<b>1.129.130</b>	<b>1.134.776</b>	<b>1.140.450</b>

(...)

### 3.3.2. Gastos com Pessoal

Remuneração base anual – TOTAL Colaboradores	Plano de Negócios Inicial	Valores apurados em 2021 (de 01/09/2021 a 31/12/2021)	Projeção para 2022
Administração / Direção	28.000,00€	0,00€	0,00€
Administrativo (Financeiro)	10.500,00€	0,00€	0,00€
Responsável de Operação	21.000,00€	4.340,00€	13.020,00€
Administrativo (Bilheteira / Call Center)	10.500,00€	3.267,00€	9.800,00€
Técnico de Movimento	11.200,00€	875,00€	13.300,00€
Mecânicos	50.400,00€	992,00€	12.600,00€
Motoristas	428.750,00€	149.100,00€	492.030,00€
<b>TOTAL</b>	<b>560.350,00€</b>	<b>158.573,00€</b>	<b>540.750,00€</b>

Outros Gastos	Plano de Negócios Inicial	Valores apurados em 2021 (de 01/09/2021 a 31/12/2021)	Projeção para 2022
Segurança Social			
Órgãos Sociais	23,75%	6.650,00€	
Pessoal	23,75%	126.433,00€	37.661,00€
Seguros Acidentes de Trabalho	2,00%	11.207,00€	3.171,00€
Subsídio Alimentação (média mensal)	5,00€/dia	57.499,00€	15.840,00€
N.º meses subsídio alimentação (meses)	11	11	11
Comissões & Prémios			
Órgãos Sociais			
Pessoal			
Formação	3.000,00€	4.000,00€	2.000,00€
Outros custos com pessoal			
<b>TOTAL OUTROS GASTOS</b>	<b>204.789,00€</b>	<b>60.673,00€</b>	<b>188.433,00€</b>

### 3.4. Impacto das Obrigações de Serviço Público Adicionais em 2022

A execução dos serviços públicos adicionais no ano de 2022 implicam um reforço de meios operacionais e humanos para a sua correta exploração, assim como a realização de mais 16% de Km's face ao contratado no âmbito da concessão de serviço público de transporte rodoviário de passageiros do município de Amarante.

Nesse sentido, importa esclarecer os impactos destes serviços públicos adicionais para a RODOAMARANTE, ao nível das principais rubricas de Gastos:

	Concessão do Município de Amarante	Linha O9 (Amarante - Vila Meã Estação)	Acréscimo de Oferta de Rede
<b>KM's Comerciais 2022</b>	692.807,00	51.589,00	61.733,00
<b>Km's Vazio (15% conforme histórico 2021)</b>	103.921,05	7.738,35	9.259,95
<b>Total Km's</b>	796.728,05	59.327,35	70.992,95

**a) Gastos com Manutenção de Frota:**

	Concessão do Município de Amarante	Linha O9 (Amarante - Vila Meã Estação)	Acréscimo de Oferta de Rede
<b>Custo Total</b> (0,15€ * Total Km's) (Tx. crescimento Preços em 2022 = 2%)	121.899,39€	9.077,08€	10.861,92€

**b) Gastos com Combustível:**

	Concessão do Município de Amarante	Linha O9 (Amarante - Vila Meã Estação)	Acréscimo de Oferta de Rede
<b>Custo Total</b> (1,15€/ Litro e Consumo Médio de 45 Litros/ 100km) * Total Km's) (Tx. crescimento Preços 2022 = 2%)	420.552,90€	31.315,94€	37.473,63€



**c) Gastos com Pessoal:**

Estes serviços adicionais implicam um reforço de 3 motoristas ao quadro de pessoal, alocados a tempo inteiro aos serviços em questão, e a utilização de um motorista adicional para suprir condução em extensão de horários, férias, folgas e substituições extraordinárias.

Remuneração Base Mensal por Motorista	1.065,00€
Remuneração Base Anual – Total de 4 Motoristas	59.640,00€
Segurança Social Total de 4 Motoristas	14.165,00€
Seguro Acidentes de Trabalho Total de 4 Motoristas	1.193,00€
Subsídio de Alimentação Total de 4 Motoristas	7.260,00€
<b>TOTAL</b>	<b>82.257,00€</b>

**d) Comparação Receita Vs Gastos**

	Linha 09 (Amarante - Vila Meã Estação)	Acréscimo de Oferta de Rede
RECEITA PREVISIONAL	100.498,55€	120.379,35€
GASTOS PREVISIONAIS	(40.393,02€)	(48.335,55€)
GASTOS COM PESSOAL		(82.257,00€)
AMORTIZAÇÃO/ DEPRECIÇÃO 3 VIATURAS		(16.212,17€)
<b>PROVEITO BRUTO</b>		<b>33.680,16€</b>
<b>MARGEM DE NEGÓCIO BRUTA</b>		<b>15,25%</b>

### DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS PREVISIONAIS:

#### a) Considerando Obrigações de Serviços Públicos Adicionais em 2022:

	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Vendas e serviços prestados	448.459	1.096.013	1.123.512	1.129.130	1.134.776	1.140.450
Subsídios à Exploração	239.132	727.655	506.677	506.677	506.677	506.677
Ganhos/perdas imputados de subsidiárias, associadas e empreendimentos conjuntos						
Variação nos inventários da produção						
Trabalhos para a própria entidade						
CMVMC						
Fornecimento e serviços externos	332.754	838.280	725.360	741.906	754.622	769.715
Gastos com o pessoal	219.246	729.183	675.543	681.844	688.205	694.630
Imparidade de inventários (perdas/reversões)						
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	238	581	595	598	601	604
Provisões (aumentos/reduções)	-1.314	-3.941				
Imparidade de investimentos não depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)						
Aumentos/reduções de justo valor						
Outros rendimentos e ganhos		5.000	7.500	7.500	7.500	7.500
Outros gastos e perdas	8.792	7.500	7.500	7.500	7.500	7.500
<b>EBITDA (Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos)</b>	<b>127.876</b>	<b>257.065</b>	<b>228.691</b>	<b>211.458</b>	<b>198.024</b>	<b>182.178</b>
Gastos/reversões de depreciação e amortização	60.131	189.142	189.142	187.031	180.950	168.482
Imparidade de activos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)						
<b>EBIT (Resultado Operacional)</b>	<b>67.745</b>	<b>67.923</b>	<b>39.549</b>	<b>24.427</b>	<b>17.075</b>	<b>13.696</b>
Juros e rendimentos similares obtidos						
Juros e gastos similares suportados	6.693	20.080	16.733	13.387	10.040	6.693
<b>RESULTADO ANTES DE IMPOSTOS</b>	<b>61.052</b>	<b>47.843</b>	<b>22.816</b>	<b>11.041</b>	<b>7.035</b>	<b>7.002</b>
Imposto sobre o rendimento do período	15.263	11.961	5.704	2.760	1.759	1.751
<b>RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO</b>	<b>45.789</b>	<b>35.882</b>	<b>17.112</b>	<b>8.280</b>	<b>5.276</b>	<b>5.252</b>

\*(em Euros)

#### b) Não considerando as Obrigações de Serviços Públicos Adicionais em 2022:

	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Vendas e serviços prestados	448.459	1.096.013	1.123.512	1.129.130	1.134.776	1.140.450
Subsídios à Exploração	239.132	506.677	506.677	506.677	506.677	506.677
Ganhos/perdas imputados de subsidiárias, associadas e empreendimentos conjuntos						
Variação nos inventários da produção						
Trabalhos para a própria entidade						
CMVMC						
Fornecimento e serviços externos	332.754	721.234	725.360	741.906	754.622	769.715
Gastos com o pessoal	219.246	669.305	675.543	681.844	688.205	694.630
Imparidade de inventários (perdas/reversões)						
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	238	581	595	598	601	604
Provisões (aumentos/reduções)	-1.314	-3.941				
Imparidade de investimentos não depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)						
Aumentos/reduções de justo valor						

Outros rendimentos e ganhos		5.000	7.500	7.500	7.500	7.500
Outros gastos e perdas	8.792	7.500	7.500	7.500	7.500	7.500
<b>EBITDA (Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos)</b>	<b>127.876</b>	<b>213.011</b>	<b>228.691</b>	<b>211.458</b>	<b>198.024</b>	<b>182.178</b>
Gastos/reversões de depreciação e amortização	60.131	189.142	189.142	187.031	180.950	168.482
Imparidade de activos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)						
<b>EBIT (Resultado Operacional)</b>	<b>67.745</b>	<b>23.869</b>	<b>39.549</b>	<b>24.427</b>	<b>17.075</b>	<b>13.696</b>
Juros e rendimentos similares obtidos						
Juros e gastos similares suportados	6.693	20.080	16.733	13.387	10.040	6.693
<b>RESULTADO ANTES DE IMPOSTOS</b>	<b>61.052</b>	<b>3.789</b>	<b>22.816</b>	<b>11.041</b>	<b>7.035</b>	<b>7.002</b>
Imposto sobre o rendimento do período	15.263	947	5.704	2.760	1.759	1.751
<b>RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO</b>	<b>45.789</b>	<b>2.842</b>	<b>17.112</b>	<b>8.280</b>	<b>5.276</b>	<b>5.252</b>

\*(em Euros)

- hh) Com a celebração do “*Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros*” o MA pretendeu proceder a uma contratação plurianual, que seria modificada anualmente para se introduzirem as reduções tarifárias que resultassem anualmente dos PART e PROTransP.
- ii) Na resposta dada ao TdC pelo MA em 27/04/2022, assume-se que o “*cálculo dos subsídios à exploração*” para 2022 teve por base o Plano Financeiro da Concessão apresentado pela Rodoamarante, datado de fevereiro de 2022, e apresenta-se o seguinte quadro para justificar esse cálculo:

Ano Civil	2021
Compensação por Obrigações Serviço Público	98.666,68 €
Apoio Fundo Ambiental	36.750,00 €
Apoios à Contratação IEFP	20.536,29 €
Linha OESTE 9 - AMARANTE - VILA MEÃ (ESTAÇÃO) - OSP Adicionais - PROTransp	16.434,60 €
Acréscimo de Oferta (REDE) 2022 - PART	
PART	66.744,81 €
<b>TOTAL Subsídios à Exploração</b>	<b>239.132,38 €</b>
<b>NOTA ADICIONAL</b>	
1)	Verba estimada do PART para o ano de 2022 apurado com base na projeção de venda de títulos
2)	Verba estimada do PART para o ano de 2023, 2024, 2025 e 2026 exatamente igual à verba apurada para 2022

- jj) Na resposta dada ao TdC pelo MA em 27/04/2022, apresenta-se, também, o seguinte quadro, que se indica como sendo o “*quadro comparativo com os pressupostos do modelo financeiro que suportou a celebração do contrato de concessão, tal como está mencionado na respetiva memória descritiva do Plano Financeiro (versão Fevereiro/2022)*”:



Tipologia da Receita	Plano de Negócios Inicial (Dez/2020)	Receita em 2021 (01.Set a 31.Dez)	Projeção para 2022	
PASSES ESTUDANTE	949.687,01€	382.192,43€	900.381,13€	
PASSES DIVERSOS (4_18; sub_23, Municipais, Urbanos, Antigo Combatente, ...)	242.482,00€	30.658,39€	96.962,26€	
Bilhetes Simples Urbano		8.118,50€	21.415,09€	
Bilhetes a Bordo		27.489,75€	76.754,72€	
Transporte a Pedido	60.000,03€	0,00€	500,00€ (serviço sem histórico de procura)	
Compensação Anual por Obrigação de Serviço Público (SUBSÍDIO À EXPLORAÇÃO)	296.000,00€	98.666,66€	296.000,00€	SUBSÍDIOS À EXPLORAÇÃO
PART	171.000,00€	66.744,81€	210.677,36€	
ProTransp (Linha OESTE 9 - AMARANTE - VILA MEÃ (ESTAÇÃO) - OSP Adicionais)	0,00€	16.434,60€	100.598,55€	

Acréscimo de Oferta (REDE) 2022 - PART	0,00€	0,00€	120.379,35€	
Apoio Fundo Ambiental	0,00€	36.750,00€	0,00€	
Apoios à Contratação IEFP	0,00€	20.536,29€	0,00€	
<b>TOTAL</b>	<b>1.719.169,04 €</b>	<b>687.591,43€</b>	<b>1.823.668,47€</b>	

kk) Comparando-se os dados constantes do Plano Financeiro apresentado pela Rodoamarante em dezembro de 2020 e em fevereiro de 2022, obtém-se o seguinte quadro comparativo:



A	B	C	D	E	G	H	I
Rubrica	Montante estimado no Plano de Negócios Inicial (PNI)	Valores apurados em 2021 (de 01/09/2021 a 31/12/2021)	Valores apurados em 2021 (projeção para 1 ano = coluna C x 3)	Projeção para 2022	Diferença entre o PNI e a Projeção para 2022 (Diferença entre as colunas E e B)	Diferença entre valores apurados 2021 e projeção para 2022 (Diferença entre as colunas E e C)	Diferença entre valores apurados 2021 ponderados a 1 ano e projeção para 2022 (Diferença entre as colunas E e D)
Subcontratos							
Serviços especializados							
Trabalhos especializados	4 200,00 €	46 666,91 €	140 000,73 €	42 840,00 €	38 640,00 €	-3 826,91 €	-97 160,73 €
Publicidade e propaganda	3 000,00 €	9 859,40 €	29 578,20 €	3 060,00 €	60,00 €	-6 799,40 €	-26 518,20 €
Vigilância e segurança	Não preenchido (NP)	NP	NP	NP	NP	NP	NP
Honorários	11 400,00 €	9 036,00 €	27 108,00 €	16 156,80 €	4 756,80 €	7 120,80 €	-10 951,20 €
Comissões	NP	1 301,00 €	3 903,00 €	2 142,00 €		841,00 €	-1 761,00 €
Conservação e reparação	138 561,39 €	24 939,32 €	74 817,96 €	141 926,37 €	3 364,98 €	116 987,05 €	67 108,41 €
Materiais							
Ferramentas e utensílios de de desgaste rápido	NP	729,70 €	2 189,10 €	2 142,00 €		1 412,30 €	-47,10 €
Livros e documentação técnica	NP	6 545,33 €	19 635,99 €	918,00 €		-5 627,33 €	-18 717,99 €
Material de escritório	1 800,00 €	2 374,71 €	7 124,13 €	1 224,00 €	-576,00 €	-1 150,71 €	-5 900,13 €
Artigos de oferta	1 200,00 €	NP		NP			
Energia e fluidos							
Eletricidade	6 000,00 €	459,09 €	1 377,27 €	1 407,60 €	-4 592,40 €	948,51 €	30,33 €
Combustíveis	287 996,39 €	192 782,59 €	578 347,77 €	489 645,99 €	201 649,60 €	296 863,40 €	-88 701,78 €
Água	3 600,00 €	1 200,00 €	3 600,00 €	3 672,00 €	72,00 €	2 472,00 €	72,00 €
Deslocações, estadas e transportes							
Deslocações e Estadas	NP	6 254,24 €	18 762,72 €	7 956,00 €		1 701,76 €	-10 806,72 €
Transportes de pessoal	6 000,00 €	NP		NP			
Transportes mercadorias	NP	NP		NP			
Serviços diversos							
Rendas e alugueres	50 619,60 €	5 677,79 €	17 033,37 €	42 908,67 €	-7 710,93 €	37 230,88 €	25 875,30 €
Comunicação	9 600,00 €	2 450,23 €	7 350,69 €	1 591,20 €	-8 008,80 €	-859,03 €	-5 759,49 €
Seguros	63 000,00 €	20 268,67 €	60 806,01 €	69 615,00 €	6 615,00 €	49 346,33 €	8 808,99 €
Royalties							
Contencioso e notariado	NP	1 324,50 €	3 973,50 €	5 000,00 €		3 675,50 €	1 026,50 €
Despesas de representação	NP	NP		NP			
Limpeza, higiene e conforto	9 600,00 €	657,17 €	1 971,51 €	2 692,80 €	-6 907,20 €	2 035,63 €	721,29 €
Outros serviços	8 460,00 €	227,43 €	682,29 €	3 381,30 €	-5 078,70 €	3 153,87 €	2 699,01 €

l) O cabimento inicial da despesa tem registo com o n.º 3591/2021, de 30/11/2021, sem qualquer valor previsto, e, posteriormente, foi realizado em 03/01/2022, pelo montante de 293.021,24€.

- mm) A despesa encontra-se comprometida com o n.º 2021/2425, de 07/12/2021, sem qualquer valor previsto, e, posteriormente, foi realizado em 05/01/2022, pelo montante de 293.021,24€.
- nn) Estando previsto o pagamento de 106.093,89€ no ano de 2023.

## II.2 FACTOS NÃO PROVADOS

- 8 Não houve factos considerados como não provados pela instância *a quo*.

## II - DE DIREITO

- 9 Face às alegações e conclusões do recorrente, são as seguintes as questões a analisar:

- *Do caso julgado (§ 1)*

- *Da necessidade de autorização prévia da Assembleia Municipal para a celebração do contrato (§ 2)*

- *Da necessidade de autorização prévia da Assembleia Municipal para a repartição de encargos (§ 3)*

- *Da ausência de parecer prévio da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (§ 4)*

- 10 As entidades fiscalizadas estão sujeitas ao ónus de alegar e provar o preenchimento dos requisitos legais para obtenção do visto, atento o disposto no artigo 81.º, n.º 1, da LOPTC, as instruções constantes da Resolução n.º 1/2020 da 1.ª Secção do Tribunal de Contas<sup>1</sup>, aprovada ao abrigo do artigo 77.º, n.º 1, alínea b), da LOPTC e os respetivos encargos instrutórios

---

<sup>1</sup> Publicada no *Diário da República*, 2.ª série, de 4-5-2020, revista pelas Resoluções n.º 2/2020 e n.º 4/2020 e integralmente republicada no *DR*, 2.ª série, de 14-7-2020 e, na sua atual versão, no *DR*, 2.ª série, de 5-1-2021.

decorrentes do conteúdo das devoluções determinadas pelo DECOP e pelo TdC, com suporte no disposto pelo artigo 81.º, n.º 1, da LOPTC.

- 11 As conclusões das alegações definem o objeto do recurso e delimitam o âmbito de intervenção do tribunal *ad quem* (artigos 635.º, n.º 4, e 639.º, n.º 1, do Código de Processo Civil - CPC), sem prejuízo das questões passíveis de conhecimento oficioso (artigo 608.º, n.º 2, *ex vi* artigo 663.º, n.º 2, do CPC), normas supletivamente aplicáveis ao presente recurso nos termos do artigo 80.º da LOPTC.
- 12 Na apreciação do recurso, o tribunal *ad quem* apenas está obrigado a resolver as questões que sejam submetidas à sua apreciação, e não a apreciar todos os argumentos produzidos nas alegações e conclusões de recurso, além de que não tem de se pronunciar sobre as questões cuja decisão fique prejudicada, tudo conforme resulta do disposto nos artigos 608.º, n.º 2, e 663.º, n.º 2, do CPC.
- 13 Não tendo o recorrente impugnado a matéria de facto, a decisão a proferir deverá ser tomada com base no elenco de factos provados acima constantes.

## § 1

### Do caso julgado

- 14 Invoca o recorrente a exceção dilatória de caso julgado – na sua vertente de autoridade de caso julgado – dizendo, em síntese, que não poderia o Tribunal ter recusado o visto ao contrato submetido a fiscalização, na medida em que este constitui um mero aditamento ao contrato visado em 19/04/2021 (no âmbito do processo n.º 78/2021), sendo totalmente idêntico ao 2.º aditamento posteriormente elaborado, ao qual foi também aposto visto sem qualquer recomendação, em sessão diária de visto de 12/11/2021 (no processo n.º 1819/2021).
- 15 No entender do recorrente, as questões analisadas no acórdão recorrido e que fundamentaram a recusa do visto haviam sido já analisadas no processo relativo ao 2.º aditamento, pelo que a autoridade de caso julgado de tal decisão se impunha a este processo, impedindo o Tribunal de apreciar novamente a questão, de forma a não proferir (como veio a acontecer, no entender do recorrente) uma decisão contraditória com aquela primeira.
- 16 Nos termos do disposto no art.º 619.º do Código de Processo Civil (CPC), transitada em julgado a sentença ou o despacho saneador que decida do mérito da causa, a decisão sobre a relação

material controvertida fica a ter força obrigatória dentro do processo e fora dele nos limites fixados pelos artigos 580.º e 581.º.

- 17 Tal força obrigatória da sentença, de acordo com o art. 621.º do CPC, é delimitada pelos precisos limites e termos em que julga.
- 18 Para que ocorra o caso julgado, preceitua o art.º 581.º, n.º 1 do CPC que deve estar-se em duas ações distintas (tendo uma delas já sido objeto de decisão transitada em julgado – art. 580.º, n.º 1) perante os mesmos sujeitos, pedido e causa de pedir.
- 19 É jurisprudência pacífica deste Tribunal que o instituto do caso julgado é inteiramente aplicável aos processos de fiscalização prévia – vejam-se os acórdãos n.º 01/2011, de 21 de janeiro – 1.ª S/PL; 6/2015, de 24 de fevereiro – 1ª S/PL; 29/2018, de 20 de junho – 1.ª S/SS; 13/2019, de 28 de maio – 1.ª S/PL.
- 20 É necessário, porém, adaptar esse instituto do processo civil às especificidades do processo de fiscalização prévia.
- 21 Nessa matéria, convoque-se aqui a análise feita no citado acórdão n.º 6/2015, de 24 de fevereiro – 1.ª S/PL:

*“(…) firmada a aplicação subsidiária do Código de Processo Civil à 1.ª Secção deste Tribunal, importará, desde logo, ajustar a tríplice identidade [identidade de sujeitos, de pedido e de causa de pedir] enunciada no art.º 581.º, do C.P.C., ao processo de fiscalização prévia, que, conforme vimos sustentando, não é um processo de partes, mas tem natureza materialmente jurisdicional.*

*E de tal adequação ou adaptação depreender-se-á o seguinte:*

- *Verifica-se identidade quanto ao sujeito sempre que for a mesma entidade a submeter a visto do Tribunal de Contas determinado ato ou contrato passível de fiscalização prévia;*
- *Não existindo “pedidos” no domínio da fiscalização prévia, mas, isso sim, submissão de ato ou contrato a tal fiscalização, a pretensão do sujeito traduz-se em lograr a concessão do visto;*
- *No tocante à causa de pedir, esta corresponderá à prática de um ato ou à celebração ou pretensão de um contrato sujeito a visto, conforme o art.º 46.º, da L.O.P.T.C.;*

*E, particularizando, existirá identidade da causa de pedir sempre que os elementos essenciais dos atos ou contratos sob confronto se revelem os mesmos.”*

22 Mais adiante nesse mesmo acórdão, densificando o conceito de “identidade de causa de pedir” nos processos de fiscalização prévia, disse-se ainda:

*“(...) a ponderação da identidade da causa de pedir, que constitui o escopo do presente exercício, implica, pois e necessariamente, o confronto [pela via comparativa] dos clausulados que integram um e outro contrato. (...)*

*Porém, atenta a especificidade de que se reveste a causa de pedir nos processos de fiscalização prévia, o encontro da correspondente identidade não se bastará com o simples confronto das cláusulas que integram os contratos, mas estender-se-á, na medida do necessário, ao percurso procedimental que conduziu à sua outorga. E, neste [percurso procedimental], incluem-se, com prioridade, as decisões/deliberações tomadas pelos organismos públicos e os fundamentos próximos e determinantes [ex: os relatórios e contas de exercício da empresa] em que radicam elementos que, saliente-se, permitem, também, aferir da [des]conformidade legal do contrato.*

*Situamo-nos, pois, no domínio de uma causa de pedir complexa.”*

- 23 A aplicabilidade deste instituto ao processo de fiscalização prévia terá sempre também de atender aos limites decorrentes da liberdade do julgador. Como no acórdão n.º 01/2011, de 21 de janeiro – 1.ª S/PL, este Tribunal deixou expresso, apesar de “o valor da segurança jurídica também se reforça[r] e substancia[r] com decisões de igual sentido sobre matéria ou questões relacionáveis, ou, até, próximas no concernente à sua identidade (...) tal não impede, ainda em nome da independência do julgador, que sobre tal materialidade incidam decisões com sentido contrário ou divergente, sem que o referido valor seja objeto de afronta e minguada a garantia daí decorrente”.
- 24 Para aferir da existência de caso julgado será necessário, pois, averiguar da existência da tripla identidade exigida pelo art.º 581.º, n.º 1 do CPC, com as especificidades próprias do processo de fiscalização prévia, nos termos expostos.
- 25 Casos há, porém, em que o caso julgado não releva apenas enquanto exceção, mas também pela autoridade do caso julgado.
- 26 Enquanto a exceção de caso julgado resulta do efeito negativo do caso julgado (evitar que o tribunal duplique decisões, podendo contrariar ou repetir na posterior o sentido da anterior), a autoridade do caso julgado é a manifestação do caso julgado no seu efeito positivo (a proibição de contradição da decisão anterior transitada em julgado).
- 27 Como distinguiu a Relação de Coimbra no acórdão de 23/10/2007 (*Coletânea de Jurisprudência*, tomo IV de 2007), “a exceção de caso julgado destina-se a evitar nova decisão inútil (razões de

*economia processual), o que implica uma não decisão sobre a nova ação, pressupondo uma total identidade entre ambas as causas. A autoridade de caso julgado importa a aceitação de uma decisão proferida em ação anterior, que se insere, quanto ao seu objeto, no objeto da segunda, visando obstar a que a relação ou situação jurídica material definida por uma sentença possa ser validamente definida de modo diverso por outra sentença (razão de certeza ou segurança jurídica), não se exigindo a tríplice identidade”.*

- 28** Nestes casos, não se exige a presença da tripla identidade que acima se identificou como pressuposto da verificação da exceção de caso julgado, antes se exigindo apenas que a segunda decisão tenha como pressuposto essencial uma questão já anteriormente analisada pelo tribunal numa sentença transitada em julgado.
- 29** Seria contrário ao princípio constitucionalmente consagrado da segurança jurídica permitir ao tribunal proferir uma decisão com base num pressuposto já analisado entre as partes e que haja sido decidido de maneira divergente. Assim, perante as mesmas partes, pode o tribunal estar limitado por uma sua decisão anterior, ainda que o pedido ou a causa de pedir não sejam integralmente coincidentes, desde que o silogismo decisório da segunda causa se fosse basear nas mesmas premissas que estiveram na base daquele empregue para a decisão já proferida na primeira causa.
- 30** Como se depreende dos acórdãos acima citados, esta figura também tem sido aceite por este Tribunal como sendo integralmente aplicável aos processos de fiscalização prévia.
- 31** Feito este enquadramento, vejamos então da alegação do recorrente.
- 32** Alega o recorrente que existirá uma relação de caso julgado entre a decisão a proferir nestes autos e aquela já proferida por este Tribunal no processo de fiscalização prévia que aqui correu termos sob o n.º 1819/2021.
- 33** Nesse processo estava em apreciação o 2.º aditamento ao contrato, destinado a vigorar por um período de 4 meses (de 01/09/2021 a 31/12/2021), implicando um aumento de despesa no valor de 213.377,87€ (33.710,04€ por reforço da oferta e 179.667,83€ pela redução tarifária), e no qual o Município procedeu à alteração do tarifário aplicável e acrescentou uma linha de circulação às inicialmente previstas.
- 34** Sobre tal 2.º aditamento foi apostado visto em Sessão Diária de 12/11/2021, nos seguintes termos: *“Em Sessão Diária de Visto, no pressuposto, não infirmado pelos elementos constantes do processo, nem pelo teor do ato submetido, de que, como o município informa, as alterações são temporárias e terão o seu termo a 31-12-2021, concede-se o visto ao aditamento submetido a fiscalização prévia.”*

- 35 O recorrente começa por se insurgir contra a interpretação que desta decisão é feita no acórdão recorrido, dizendo (ponto 55.) que *“nos termos da LOPTC, só existem decisões de recusa ou concessão de visto prévio, de forma completa e incondicional. Não existe visto prévio sujeito a condição suspensiva ou resolutiva”*.
- 36 Temos desde logo de convocar para a análise aqui a efetuar o *supra* citado art. 621.º do Código de Processo Civil, que determina que o efeito de caso julgado da sentença é delimitado pelos precisos limites e termos em que julga.
- 37 Como é geralmente aceite, não são permitidas pelo nosso ordenamento jurídico sentenças condicionais (sentenças em que o próprio sentido da decisão é incerto), ao contrário das sentenças de condenação condicional (aquelas em que é declarado o direito, mas sujeito à verificação de determinada condição)<sup>▪</sup>.
- 38 No resumo efetuado pelo Supremo Tribunal de Justiça no acórdão de 22/01/2015 (disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt), com o n.º de processo: 1331/12.2TVLSB.L1-8): *“o juiz há-de dizer o direito de uma forma real e manifesta, isto é, com exatidão e firmeza, de forma a trazer a quietude social preconizada por um Estado de Direito; e a permissividade de uma sentença condicional, tal e qual a entendemos, porque eivada de um estímulo a congeminar um buscado estado de incerteza, não pode obter refúgio numa legislação que se concebe deveras afastada desta desaconselhada peculiaridade. Mas as considerações que acabámos de traçar acerca da denominada “sentença condicional” não se estendem, naturalmente, à sentença de condenação condicional, ou seja, à sentença em que nela se decide que ao demandante assiste certo e determinado direito, mas cujo exercício está sujeito a um evento futuro e incerto”*.
- 39 Ora, ao contrário do alegado pelo recorrente, não estamos na decisão de visto anteriormente proferida perante uma condição que tenha sido imposta pelo tribunal – não foi aquela decisão sujeita a um qualquer evento futuro e incerto, cuja ocorrência determinasse a sua eficácia.
- 40 Pelo contrário, aquela decisão é clara ao conceder o visto ao 2.º aditamento ao contrato, mas quis especificar e deixar claro que essa concessão de visto tinha como pressuposto o carácter limitado no tempo do aditamento visado - ou seja, que esse foi um elemento essencial e determinante da oposição do visto ao aditamento.
- 41 Não há qualquer suspensão da eficácia do visto concedido nem a sua sujeição à verificação de um evento futuro - o visto foi concedido e a sua eficácia foi imediata.

---

<sup>▪</sup> Assim, Antunes Varela/J. Miguel Bezerra/Sampaio e Nora, *Manual de Processo Civil*, 2.ª edição revista e atualizada, Coimbra Editora, 1985, p. 683.

- 42 O que disse o tribunal foi que essa concessão se baseava num pressuposto essencial – o de que o aditamento analisado tinha a sua vigência limitada no tempo.
- 43 Tratou-se, pois, do reforçar de um *pressuposto* da decisão, não da sua sujeição a uma *condição*.
- 44 E note-se que aqui é irrelevante o que venha o recorrente alegar quanto a supostamente nunca ter garantido ao tribunal aquela limitação temporal.
- 45 Em primeiro lugar, essa limitação no tempo daquele aditamento em concreto não apenas decorria do próprio texto do aditamento, como nunca foi infirmada pelo ora recorrente ao longo do outro processo, como correta e claramente se diz na decisão de visto.
- 46 Em segundo lugar, ainda que o recorrente naquele anterior processo tivesse vindo garantir ao Tribunal que iria haver outros aditamentos, de modo algum se poderia entender que com essa “advertência” ficaria limitado o poder deste Tribunal para apreciar os futuros aditamentos que fossem celebrados, sob pena de total subversão dos princípios que regem a jurisdição financeira e as finalidades que visa alcançar.
- 47 Não se tratando, pois, de uma condição, mas sim de um pressuposto da decisão anteriormente proferida, o aproveitamento que o recorrente pretende fazer do caso julgado que da mesma resulta fica seriamente afetado.
- 48 Com efeito, se o Tribunal naquela decisão foi claro ao dizer que o visto apenas era concedido com base na vigência limitada do aditamento apreciado, logicamente a força dessa decisão fica também limitada a tal temporalidade.
- 49 Do mesmo modo, o raciocínio que tenha estado na base da decisão de visto proferida e que tenha incidido sobre a existência de alteração substancial do contrato original e a aplicação do art. 313.º do CCP, a demonstração de respeito pela fórmula prevista no art. 54.º do Caderno de Encargos ou a existência de circunstâncias imprevistas é também necessariamente condicionado por esse pressuposto essencial – toda a análise feita previamente à concessão do visto foi-o tendo sempre em vista a vigência limitada no tempo do aditamento submetido a fiscalização.
- 50 Nem se compreenderia que fosse de outro modo, pois estaria aberta a porta para que uma decisão de concessão de visto a um aditamento de 4 meses servisse à celebração de aditamentos muito mais longos e onerosos, sempre com o argumento de que a força do caso julgado daquela primeira decisão impediria a apreciação desses posteriores aditamentos, quando as consequências financeiras destes últimos poderiam ser (e seriam certamente) muito mais gravosas do que as do primeiro.

- 51 Ora, assim delimitado o sentido e limite da decisão proferida no processo n.º 1819/2021, facilmente se conclui que o art. 621.º do CPC impede que da mesma se retirem para o presente processo as consequências pretendidas pelo recorrente, seja por via de exceção, seja pela autoridade do caso julgado.
- 52 O Tribunal não definiu de forma estável a relação material controvertida que é trazida a juízo pelo recorrente, limitou-se a apreciar um aditamento em concreto, limitado no tempo, aferindo das consequências financeiras do mesmo, mas sempre à luz do período de vigência ao qual se destinava – distinto daquele agora em apreciação.
- 53 Isso mesmo é confirmado na apreciação feita no acórdão recorrido, que assim demonstra ser coerente – e não contraditório – com aquela primeira decisão.
- 54 No ponto 46. do acórdão recorrido diz-se: *“Na verdade, nesta matéria, as peças concursais apenas remetem para uma eventualidade, portanto, para algo esporádico, não para algo que se quisesse efetivar anualmente, que tivesse uma ocorrência certa e periódica. Ou seja, a indicação de que se procederiam a alterações anuais ao contrato de concessão, com a determinação de OPS adicionais, ou a indicação de que as subsidiarizações que se anteviam serem atribuídas pelo Estado durante os anos da concessão, designadamente as subsidiarizações advenientes dos PART e PROTransP, implicariam – necessária e obrigatoriamente – a introdução de modificações ao contrato, é algo que não é afirmado de forma clara e inequívoca nas peças concursais”*.
- 55 Ou seja, o visto concedido naquela primeira decisão foi-o com base (como nela se afirma) da excecionalidade e limitação temporal do aditamento celebrado, não sendo esse raciocínio transponível para futuros aditamentos (como o ora em apreciação), que demonstram uma regularidade e periodicidade que exigiriam uma afirmação clara e inequívoca nas peças procedimentais.
- 56 As decisões não são, pois, contraditórias, antes sendo lógicas e complementares, atendendo aos seus pressupostos.
- 57 Por esse mesmo motivo também não existe a contradição que o recorrente aponta nos pontos 60 a 63 das suas alegações.
- 58 O que o recorrente chama de “juízo retroativo” do Tribunal sobre o 2.º aditamento mais não é do que a constatação de que o pressuposto que esteve na base e foi essencial para a concessão do visto a esse 2.º aditamento (a sua excecionalidade) veio a confirmar-se não se verificar: o 3.º aditamento agora apresentado e submetido a fiscalização revela que a estrutura geral do

contrato era modificada na sua essência pelos sucessivos aditamentos e alterações, o que o torna ilegal e inadmissível.

- 59** Para a análise da relevância das alterações ao contrato, o Tribunal tem obviamente de fazer uma análise global de toda a economia do contrato, para o que tem de considerar o contrato original e todas as posteriores alterações decorrentes dos aditamentos efetuados.
- 60** À luz dessa análise chega à conclusão (ponto 54. do acórdão recorrido) *“que apesar do contrato de concessão prever como valor máximo de compensação anual a pagar ao concessionário para os 4 meses de execução, no ano de 2021, um valor de €98.666,66, a que se devia somar um máximo de 296.000,00€ de compensação anual por comprimento de OPS para 2022, num total de 394.666,66€ para esses dois anos civis, por via das alterações introduzidas o montante total de compensações para esses dois anos civis passou a ser de 688.864,29€ (€98.666,66+296.000,00€+213.377,87€+376.523,72€). Assim, por decorrência das modificações introduzidas, a compensação pelo indicado serviço público, relativamente aos anos civis de 2021 e 2022, subiu na proporção de 174,54%”*.
- 61** Esta análise em nada contraria a anterior decisão de concessão de visto ao 2.º aditamento, antes pelo contrário, só confirma a essencialidade do pressuposto no qual aquela se baseou – só foi concedido porque se pressupôs (pressuposto que este 3.º aditamento veio a revelar não ser correto) que seria um aditamento esporádico e limitado no tempo.
- 62** Verificado pelo Tribunal neste novo processo que aquele pressuposto não se verifica e que por força de sucessivos aditamentos estava a estrutura do contrato a ser posta em causa, a única solução coerente seria – como foi – a da recusa do visto ao novo aditamento.
- 63** Ainda que assim não fosse, porém, e naquela decisão anterior não tivesse o Tribunal expressamente deixado claro o pressuposto em que se baseou, nunca no caso concreto se verificariam os requisitos necessários para a procedência da exceção invocada.
- 64** Como também se deixou já acima dito, a causa de pedir no processo de fiscalização prévia é complexa e não se resume ao teor do clausulado do contrato sujeito a fiscalização.
- 65** O procedimento que levou à celebração do contrato, a documentação e informação empregue e as decisões proferidas pelas entidades envolvidas nesse procedimento são também alvo do escrutínio do Tribunal, na sua missão de controlar a legalidade das verbas públicas envolvidas.
- 66** Comparando o contrato objeto destes autos e aquele que foi alvo da decisão de visto no processo n.º 1819/2021, facilmente se conclui que são distintos.

- 67 Desde logo, ao passo que no segundo aditamento, no seu considerando VII), deixava claro a entidade adjudicante que se tratava *“de um reforço temporário, traduzido na criação de linhas novas, entre 1 de setembro e 31 de dezembro de 2021”*, no considerando IX) deste terceiro aditamento nada se diz quanto ao caráter temporário das novas linhas criadas, mencionando-se apenas um *“reforço de oferta”*.
- 68 Por outro lado – e mais relevante – as obrigações de serviço público adicionais impostas (anexo 1) são distintas e, obviamente, os cálculos efetuados para a demonstração do efeito financeiro líquido negativo das obrigações de serviço público adicionais (anexo 3) assumem valores muito diferentes nos dois aditamentos submetidos a fiscalização.
- 69 Ou seja, ainda que o teor do clausulado dos aditamentos seja em grande parte idêntico, eles traduzem pressupostos fácticos (obrigações de serviço público adicionais) e financeiros (efeito financeiro líquido negativo) totalmente distintos, pelo que os fundamentos da decisão de concessão de visto proferida relativamente ao segundo aditamento não podem ser automaticamente transpostos para este terceiro aditamento, ao contrário do pretendido pelo recorrente.
- 70 A análise das consequências para o equilíbrio financeiro do contrato e da alteração substancial ou não deste último não pode evidentemente ser a mesma, quando estão em causa duas realidades tão distintas, seja quanto às obrigações decorrentes para as partes, seja quanto às suas consequências financeiras.
- 71 Em conclusão, a decisão proferida no processo n.º 1819/2021 não se impõe a estes autos nem por um qualquer efeito preclusivo (caso julgado formal), nem por via da autoridade de caso julgado (por ter versado de forma estável sobre o fundo ou mérito da causa).
- 72 Improcede, pois, a exceção dilatória de caso julgado invocada pelo recorrente.

## § 2

### *Da necessidade de autorização prévia da Assembleia Municipal para a modificação do contrato*

- 73 O recorrente alega que a autorização da Assembleia Municipal não era necessária para a alteração do contrato, desde logo, porque os elementos que conduziam à sua alteração estavam

previstos nas suas condições, condições essas que, em termos gerais, de acordo com o disposto no art. 25.º, n.º 1, al. p) do Regime Jurídico das autarquias locais (Lei 75/2013, de 12/9 - RJAL), haviam sido inicialmente aprovadas por aquele órgão. Deste modo, a modificação que se visaria operar pelo 3.º aditamento foi aprovada pela Câmara Municipal no âmbito das competências que lhe cabem nos termos do art. 33.º, do regime Jurídico das autarquias locais (Lei 75/2013, de 12/9). Logo, não haveria qualquer vício da deliberação.

**74** Sustenta ainda que o art. 25.º, n.º 1, al. p) RJAL se limita a exigir o consentimento da Assembleia Municipal para a concessão e as suas condições gerais, mas não para alterações subsequentes. Mais refere que o acórdão recorrido terá procedido a uma interpretação extensiva dessa norma, o que não considera admissível, por se tratar de uma norma que fixa as competências dos órgãos. Conclui que essa interpretação da norma é inconstitucional.

Vejamos

**75** Cabe, pois, verificar se o art. 25.º, n.º 1, al. p) RJAL foi violado. O ponto de partida é a letra da lei. Ele é igualmente o ponto de chegada, dado o seu efeito negativo de afastamento de uma interpretação que não tenha nela um mínimo de apoio (art. 9.º, n.º 2 do Código Civil).

**76** Quanto ao resto, diga-se, desde já, que não assiste qualquer razão ao recorrente ao afastar uma interpretação extensiva da norma. O sentido e alcance da norma retira-se da fonte. Para tal, há que conjugar os diversos elementos de interpretação, conforme impõe o art. 9.º do Código Civil (norma de aplicação transversal ao ordenamento), onde tem um especial relevo a sua *ratio* e enquadramento sistemático. A interpretação extensiva é simplesmente um resultado da conjugação desses elementos e é *ela própria* a norma.

**77** Passamos à análise do art. 25.º, n.º 1, al. p) RJAL, necessariamente, à luz destes elementos. São dois os requisitos cumulativos que integram a sua previsão: a autorização da Assembleia Municipal para celebrar contratos de concessão (i) e a fixação das respetivas condições gerais (ii).

**78** O primeiro aspeto diz respeito à autorização para a celebração de contratos de concessão, não em termos genéricos, mas em concreto. Não restam dúvidas que está preenchido.

**79** O segundo é relativo à aprovação das condições gerais. *Prima facie*, estaria também preenchido, porque as condições gerais *daquela* concessão foram aprovadas pelo órgão e as alterações posteriormente introduzidas por ato da Câmara Municipal encontrariam aqui o seu fundamento. Porém, essa conclusão não é correta.

- 80** Da análise das competências da Assembleia Municipal, por contraponto àquelas da Câmara Municipal<sup>8</sup>, resulta que a lei quis reservar ao órgão deliberativo as decisões estruturantes do município em termos patrimoniais, como, p. ex., a aprovação do orçamento, das taxas municipais e a autorização da contração de empréstimos (respetivamente, alíneas a), b) e f) do n.º 1 do art. 25.º RJAL). Onde se inscreve igualmente a autorização de concessões e a aprovação das suas condições gerais. A execução cabe depois à Câmara Municipal, que deverá seguir as linhas aí definidas.
- 81** Sendo uma execução, ela não pode ter um carácter inovatório relativamente ao quadro inicial aprovado pela Assembleia. Nem a autorização da Assembleia pode ser um “cheque em branco”, para o executivo municipal, fazendo uso dessas disposições, alterar substancialmente a concessão.
- 82** Em particular, se dessas alterações resultar um aumento de encargos para o Município. De outra forma, frustrar-se-ia a teleologia das competências da Assembleia, permitindo-se que fossem introduzidas pelo executivo municipal modificações relevantes em aspetos financeiros, que só àquela cabem.
- 83** É a essa luz que deve ser interpretada a norma. As condições gerais que a Assembleia tem que aprovar referem-se a um determinado equilíbrio económico-financeiro que integra a concessão. A uma específica equação económica que integra todo o contrato patrimonial, moldando-o.
- 84** O que tem duas consequências. Primeiro: terá que haver desde o início uma previsibilidade por parte da Assembleia quanto às eventuais alterações que aí possam por ato unilateral da Câmara Municipal vir a ser introduzidas. Segundo: nunca as alterações poderão alterar aquele equilíbrio económico-financeiro, que é estrutural à concessão. Se o fizerem, a concessão será já diferente. Logo, será sempre necessária uma outra autorização da Assembleia.
- 85** Dito de outra forma: sendo outras em termos substanciais as condições que resultam da alteração introduzida, afetando o económico-financeiro inicial daquela concessão, em especial se daí resultar um aumento de encargos para a entidade pública, outra terá que ser a autorização da assembleia que as aprove. Novas condições, nova aprovação.
- 86** O que é claramente o que sucede no caso *sub judice*. O 3.º aditamento ao contrato juntamente com aqueles já realizados reconfiguram completamente o seu equilíbrio económico-financeiro.

---

<sup>8</sup> Sobre as competências se cada um dos órgãos, sua repartição, e relação de supremacia da Assembleia Municipal sobre a Câmara Municipal, ver D. Freitas do Amaral, *Curso de direito administrativo*, vol. I, com a colaboração de Luís Fábria, Jorge Pereira da Silva e Tiago Macieirinha, 4.ª ed., Almedina, Coimbra, 2021, pp. 493, ss.

Na verdade, por aplicação desses aditamentos, o montante das compensações por OPS para os anos de 2021 e 2022 passaria de 394.666,00 € para 688.864,29 €, o que significa um acréscimo de 174,5%.

- 87** Para o ano de 2022, a compensação prevista passaria do valor inicialmente previsto de 296.000,00 € para 672.532,32 € o que significa que registaria um aumento de 227,2 %.
- 88** Uma alteração desta magnitude não era previsível aquando da aprovação das condições gerais da concessão, altera no seu cerne, abalando até aos seus alicerces, o equilíbrio económico-financeiro do contrato e retira à Assembleia competências em matéria financeira que lhes estão reservadas.
- 89** De outra maneira seria sempre possível fixarem-se condições gerais muito amplas que permitissem alterações fundamentais em termos patrimoniais da concessão, sem que a Assembleia as pudesse apreciar, fiscalizar e votar. E esvaziar-se-lhe essa competência, deslocando-a para a Câmara Municipal, que poderia alterar por inteiro a concessão.
- 90** Afastada está também a alegada inconstitucionalidade. Pelo contrário, inconstitucional seria interpretação da norma que, desconsiderando o sentido e o alcance das repartição de competências entre a Assembleia Municipal e a Câmara Municipal, e o sentido valorativo afínsito, tivesse como resultado retirar ao órgão deliberativo um núcleo muito relevante de competências de âmbito patrimonial - justamente aquelas que a lei lhe pretende reservar -, transferindo-as para o executivo municipal.
- 91** E não se trata só da competência decisória nesta matéria, mas também a fundamental tarefa da Assembleia Municipal de fiscalizar a atuação do executivo em matérias das quais possam resultar para o Município encargos patrimoniais relevantes, em si, não inicialmente previstos, nem previsíveis na sua extensão para os membros desse órgão.
- 92** Improcede, pois, quanto a esta questão o recurso.

### § 3

*Da necessidade de autorização prévia da Assembleia Municipal para a repartição de encargos*

- 93** Ao contrário do decidido no acórdão recorrido, o recorrente alega que, pese embora tratar-se de uma despesa plurianual, não seria necessária a autorização da Assembleia Municipal, prevista no art. 22.º, n.º 6 do Dec.-Lei nº 197/99, de 8/6. Seria assim, porque essa despesa estaria enquadrada em instrumento plurianual, o PPI e, por conseguinte, estava preenchido o art. 22.º, n.º 1, al. b) do Dec.-Lei nº 197/99, de 8/6, que a dispensa. A competência seria, dessa forma, do órgão que praticou o ato, nos termos do art. 18.º, n.º 2, al. a) do Dec.-Lei nº 197/99, de 8/6.
- 94** O acórdão recorrido limita-se a remeter para o art. 22.º, n.º 6 do Dec.-Lei nº 197/99, de 8/6, que considera ter sido violado.
- 95** Nos termos do art. 22.º, n.º 1 do Dec.-Lei nº 197/99, de 8/6, a abertura de procedimento relativo a despesas que dêem lugar a encargo orçamental em mais de um ano económico ou em ano que não seja o da sua realização não pode ser efetivado sem prévia autorização conferida em portaria conjunta do Ministro das Finanças e do respetivo ministro, que é substituída pelo órgão deliberativo, sempre que a entidade adjudicante, como é o caso, seja uma autarquia (art. 22.º, n.º 6 do Dec.-Lei nº 197/99, de 8/6).
- 96** Consequentemente, seria necessária a autorização da Assembleia Municipal. Porém, a autorização do órgão é dispensada, se as despesas plurianuais decorrerem “de planos ou programas plurianuais legalmente aprovados” [art. 22.º, n.º 1, al. b) do Dec.-Lei nº 197/99, de 8/6].
- 97** No caso concreto, a recorrente demonstra efetivamente no anexo IV remetido ao Tribunal que os Encargos orçamentais diferidos para 2023, no valor de 106.093,89 €, afetos ao “Serviço Público de Transporte de Passageiros - SPTP - (transportes)”, se inserem no Plano Plurianual de Investimento (PPI) - 2020/A-33. Sobre o PPI ver, com interesse, o acórdão 22/2012 - 13.jul. - 1ª S/SS (Processo n.º 1734/2011).
- 98** Não foi, assim, incumprido o art. 22.º, ns. 1 e 6 do Dec.-Lei nº 197/99, de 8/6, podendo a Câmara Municipal autorizar a despesa nos termos do art. 18.º, n.º 1, al. b) do Dec.-Lei nº 197/99, de 8/6.
- 99** Não se verifica, por isso, a nulidade invocada no acórdão recorrido, procedendo quanto a esta questão o recurso.

#### § 4

#### *Da ausência de parecer prévio da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes*

- 100** O recorrente alega que foi fundamento da recusa de visto a ausência de parecer prévio vinculativo favorável da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes. Entende que o acórdão carece de fundamentação, não quanto ao vício em si e qualificação da forma de invalidade a que gera, mas como fundamento da recusa de visto. Segundo o recorrente, não sendo uma nulidade, o acórdão não explica qual a alínea do art. 44.º, n.º 3 LOPTC em que a invalidade se insere para se poder recusar o visto.
- 101** A análise do cumprimento por parte dos atos ou contratos apresentados pelas entidades no âmbito do processo de visto das normas que lhes são aplicáveis destina-se a determinar se está preenchido algum, ou alguns, dos fundamentos de recusa de visto previstos nas três alíneas do n.º 3 do art. 44.º LOPTC.
- 102** Outras eventuais invalidades que afetem o ato, mas não se enquadrem numa dessas alíneas, não consistem em causa de recusa de visto, embora possam - e devam mesmo - dar lugar a um visto com recomendações. E, claro está, tal não obsta a possam ser apreciadas numa outra jurisdição.
- 103** Se o vício do ato ou contrato gerar uma anulabilidade, o visto só pode ser recusado se estiver preenchida a previsão do art. 44.º, n.º 3, al. c) LOPTC. Na verdade, é exigido que a ilegalidade altere ou possa alterar o resultado financeiro do contrato. Para se preencher o último requisito, é jurisprudência uniforme deste Tribunal, que basta o *risco* de se alterar o resultado financeiro. Cf., por todos, o Acórdão n.º 23/2011, 1.ª Secção, em Plenário, de 14/10, e, mais recentemente, o Acórdão n.º 15/2021, 1ª Secção em subsecção, de 22/6.
- 104** A recorrente teria razão, se a invalidade, sob a forma de anulabilidade, decorrente ausência de parecer prévio da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, tivesse sido fundamento da recusa de visto no acórdão Recorrido.
- 105** Mas não foi. O que é dito (n.º 172) é que a existência da nulidade decorrente do art. 284.º, n.º 1, al. a) CCP, em articulação com o art. 58.º, n.º 1 CPTA, preclude a análise das demais questões de invalidade, sob a forma de anulabilidade, como é aqui o caso, que poderiam conduzir, também, enquadradas no art. 44.º, n.º 3 LOPTC, uma recusa de visto. Não assiste, pois, razão à recorrente.

#### IV. DECISÃO

- Em face do exposto, decide-se julgar improcedente, em parte, o presente recurso, confirmando-se o acórdão recorrido;
- Emolumentos legais, ao abrigo do artigo 16.º, n.º 1, alínea b) e n.º 2, do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas (aprovado pelo Decreto-Lei n.º 66/96, de 31-5).
- Registe e notifique.

Lisboa, 6 de setembro de 2022.

Os Juízes Conselheiros,

---

Miguel Pestana de Vasconcelos – Relator  
Participou por videoconferência

---

(Helena Abreu Lopes)  
Participou por videoconferência

---

(José Santos Quelhas)  
Participou na sala de sessões do tribunal