

1.ª Secção – PL
Data: 17/10/2023
Recurso Ordinário:
7/2023-RO

RELATORA: Sofia David

Descritores: contrato autónomo; sucessão de leis no tempo; alteração substancial do contrato; contrato de concessão de serviço público de transporte rodoviário de passageiros; redução tarifária; cláusulas modificativas; equilíbrio económico-financeiro do contrato

Sumário

1- Uma contratualização decorrente de um contrato inicial de concessão de serviço público de transporte rodoviário de passageiros, que tem por objeto a substituição temporária e pontual de alguns aspetos de obrigações de serviço público (OSP), decorrentes de OSP adicionais, relacionados com uma redução tarifária e compensações por essa redução, constitui uma modificação objetiva ao contrato inicial e não um contrato autónomo face àquele.

2- Tratando-se de uma modificação objetiva ao contrato inicial, as alterações introduzidas pela Lei n.º 30/2021, de 21/05, apenas lhe são aplicáveis se se considerar que o fundamento da modificação decorreu de facto ocorrido após a entrada em vigor da mesma, face ao disposto no art.º 27.º, n.º 2, alínea b) da referida Lei.

3- Tendo a modificação contratual como fundamento o regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros e o conexo programa de apoio à redução tarifária, ambos vigentes desde momento anterior ao da celebração do primeiro contrato e da entrada em vigor daquele diploma legal, não é aplicável a este contrato a exceção prevista no n.º 2 do art.º 27.º da Lei n.º 30/2021, de 21/05, devendo aqui ser considerado o regime constante do CCP na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 170/2019, de 4 de dezembro.

4- A jurisprudência do Tribunal de Contas (TdC) tem defendido pacificamente que ocorre uma *alteração substancial do contrato* quando as modificações introduzidas ao contrato descaracterizam os seus aspetos essenciais, e, inerentemente, o objeto do mesmo, pressupondo não apenas uma mudança no contrato, mas uma mudança de contrato;

5- Esta jurisprudência do TdC vai ao encontro da adotada pelo TJUE, que tem considerado que ocorre uma alteração substancial ao contrato, *v.g.*, quando se introduzem novas condições que se tivessem figurado no procedimento concursal teriam, potencialmente, alargado a concorrência, ou quando se alarga o contrato de forma relevante, ou a uma medida importante, passando o mesmo a comportar uma dimensão que não se podia retirar a partir dos serviços inicialmente previstos, ou quando se altera o preço de forma relevante durante a vigência do contrato, ou ainda, quando se altera o equilíbrio económico-financeiro do contrato a favor do co-contratante, de uma forma que não prevista no contrato inicial;

6- Não ocorre uma alteração substancial de um contrato de concessão de serviço público de transporte rodoviário de passageiros quando se constata que a modificação ao contrato constitui apenas a alteração – por redução - nos tarifários, diretamente decorrente da imposição de novas OSP e a consagração da necessária compensação, que se demonstra respeitar na sua fórmula de cálculo o instituído nos art.ºs 23.º, 24.º e 54.º do Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros (RJSPTP).

7- A referida compensação corresponderá ao efeito financeiro líquido negativo decorrente das OSP adicionais, calculado com base numa equação que respeitará a legalmente imposta – cf. art.ºs 23.º e 24.º do RJSPTP.

8- A referida compensação visou manter o equilíbrio económico-financeiro do contrato, compensando o operador pela perda da receita no montante equivalente ao valor da redução tarifária que foi imposta.

9- Nessa mesma medida, a compensação que se estabelece torna-se uma compensação neutra quando aferida em termos de equilíbrio do negócio.

1.ª Secção – PL

Data: 17/10/2023

Recurso Ordinário: 7/2023-RO

Processo: 357/2023

RELATORA: Sofia David

TRANSITOU EM JULGADO EM 02/11/2023

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

I. RELATÓRIO

1 A Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central (CIMAC) interpôs recurso ordinário para o Plenário da 1.ª Secção do Acórdão (Ac.) n.º 14/2023 – 1.ª S/SS, de 15/05/2023, que recusou o visto ao “*Contrato para Aplicação do Programa de Redução Tarifária (PART) nos Serviços Públicos de Transporte Rodoviário de Passageiros do Alentejo Central*”, celebrado em 13/03/2023 com a empresa T.A.C - Transportes do Alentejo Central S.A. (TAC), pelo valor de 587.099,25€, acrescido de IVA, para vigorar de 01/01/2023 a 31/12/2023.

2 Foi também apresentado recurso da decisão constante daquele Acórdão que determinou o prosseguimento dos autos para apuramento de eventuais responsabilidades financeiras.

3 Foi liminarmente indeferido o recurso desta última decisão. O processo prosseguiu para o conhecimento do recurso da decisão de recusa de visto.

4 A recusa de visto fundamentou-se no disposto no art.º 44.º, n.º 3, da al. a), da Lei de Organização e Processo no Tribunal de Contas (LOPTC), por tal contrato violar o disposto nos art.ºs 313.º, als a) e b) e 420.º-A, n.º 1, do Código dos Contratos Públicos (CCP), na medida em que correspondeu a uma modificação contratual que alterou substancialmente o contrato original, restringiu a concorrência e não teve por base circunstâncias imprevisíveis que legitimassem a correspondente modificação contratual.

5 A CIMAC apresentou as alegações, que aqui se dão por reproduzidas, onde formula as seguintes conclusões: “A -O Contrato PART 2023 não constitui uma modificação objetiva do Contrato de Serviço Público, antes configura um contrato autónomo tendo por objeto a imposição de uma obrigação de serviço público e a respetiva compensação, ainda que com reflexo na execução do referido Contrato de Serviço Público.

B. *A imposição de obrigações de serviço público independentemente, ou a par, dos contratos de serviço público existentes, é permitida e encontra-se expressamente prevista no Regulamento, no RJSPTP, e no Contrato do Serviço Público.*

C. *Caso se entendesse que está em causa uma modificação objetiva do Contrato de Serviço Público, no que não se concede, seria aplicável ao Contrato PART 2023 o regime relativo à modificação dos contratos administrativos decorrente das alterações ao CCP introduzidas pela Lei n.º 30/2021, de 21 de maio.*

D. *Com efeito, o n.º 2 do artigo 27.º da Lei n.º 30/2021, de 21 de maio, determina a aplicação das alterações ao CCP introduzidas por este diploma, designadamente, aos contratos que se encontrem em execução à data da sua entrada em vigor, desde que o fundamento da modificação decorra de facto ocorrido após essa data.*

E. *O fundamento do Contrato PART 2023 não reside no próprio regime do PART, como decidiu o TdC, mas na deliberação do Conselho Intermunicipal da Recorrente de 22 de novembro de 2022, junta aos presentes autos, e assente, designadamente, na decisão de política de transportes do Governo no sentido de manter em 2023 os preços dos títulos de transporte praticados em 2022, materializada na Resolução do Conselho de Ministros n.º 74-A/2022, de 6 de setembro, e na concretização das verbas a consignar ao PART em 2023, quer em termos gerais, quer para financiar a medida concreta referida, nos termos da proposta e da Lei do Orçamento do Estado para 2023.*

F. *Ao abrigo do CCP, na sua redação atual, o Contrato PART 2023 não viola os limites estabelecidos no artigo 313.º do CCP, porquanto não se traduz numa alteração da natureza global do contrato considerando as prestações principais que constituem o seu objeto, nem implica uma modificação substancial do contrato ou configura uma forma de impedir, restringir ou falsear a concorrência.*

G. *O âmbito dos serviços de transporte e o modelo da sua remuneração à luz do Contrato de Serviço Público são integralmente mantidos, sendo as obrigações de serviço público tarifárias impostas nos termos do Contrato PART 2023 rigorosamente neutras do ponto de vista do operador.*

H. *Ainda que se entendesse ser aplicável in casu a redação do CCP anterior à data de entrada em vigor da Lei n.º 30/2021, de 21 de maio, não se mostram violados os limites referidos nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 313.º do CCP, pois não existe alteração substancial do objeto do contrato ou impedimento, restrição ou falseamento da concorrência.*

I. Como se referiu, o âmbito dos serviços de transporte e o modelo da sua remuneração à luz do Contrato de Serviço Público são integralmente mantidos, sendo as obrigações de serviço público tarifárias impostas nos termos do Contrato PART 2023 rigorosamente neutras do ponto de vista do operador, pelo que a imposição das novas obrigações de serviço público não seria suscetível de afetar a decisão de participar ou o resultado do procedimento pré-contratual que antecedeu a celebração do Contrato de Serviço Público.

J. O artigo 420.º-A do CCP, na redação anterior à data de entrada em vigor da Lei n.º 30/2021, de 21 de maio, não é aplicável ao Contrato PART 2023, uma vez que, por um lado, não existe ampliação da quantidade de serviços abrangidos e, por outro lado, a modificação do contrato – a admitir-se que existe – se funda em razões de interesse público e na ponderação das circunstâncias existentes em 2022, e não em circunstâncias não previstas ou imprevisíveis.

K. Em consequência do exposto, o Contrato PART 2023 não é nulo nos termos do disposto na alínea b) do n.º 2 do artigo 284.º do CCP, como se conclui na decisão recorrida, e não se verifica o fundamento de recusa de visto constante da alínea a) do n.º 3 do artigo 44.º da LOPTC.

L. A recusa do visto nos termos sufragados no acórdão recorrido importa erro de direito na aplicação dos artigos 313.º e 420.º-A do CCP e 44.º da LOPTC, devendo a decisão recorrida ser substituída por decisão de concessão do visto nos termos originalmente requeridos.

M. Quanto à alegada violação do prazo de remessa do processo ao Tribunal de Contas, a Recorrente diligenciou no sentido do cumprimento dos requisitos prévios à celebração do contrato de modo a permitir a sua entrada em vigor a 1 de janeiro de 2023.

N. A impossibilidade de celebração do contrato em momento anterior ao da sua entrada em vigor resultou de circunstâncias alheias à vontade da Recorrente, pelo que a sua conduta não pode ser qualificada como dolosa ou negligente e, conseqüentemente, não deve ser punida.

O. Por conseguinte, devem os autos ser arquivados nesta parte.”

6 O Ministério Público emitiu parecer ao abrigo do disposto no art.º 99.º, n.º 1, da LOPTC, no sentido da improcedência do recurso.

7 Corridos os vistos legais, cumpre apreciar e decidir.

II FUNDAMENTAÇÃO

II.1. DE FACTO

Matéria de facto dada por assente e não impugnada

8 Na decisão recorrida foi dada por assente, por provada, a seguinte factualidade, não impugnada nestes autos de recurso, que se mantém:

Do contrato submetido a fiscalização

a) A CIMAC e a T.A.C outorgaram em 13/03/2023 o contrato “*Contrato para Aplicação do Programa de Redução Tarifária (PART) nos Serviços Públicos de Transporte Rodoviário de Passageiros do Alentejo Central*”, pelo valor de 587.099,25€, acrescido de IVA, para vigorar de 01/01/2023 a 31/01/ 2023.

b) Na cláusula 1.^a do contrato submetido a fiscalização prévia, determina-se o seu objeto nos seguintes termos: “1. *A Concessionária obriga-se a aplicar as reduções tarifárias constantes do Anexo 1 entre 1 de janeiro de 2023 e 31 de dezembro de 2023, a título de Obrigações de Serviço Público.*”

c) *O tarifário constante do Anexo 1 substitui, durante o referido período, o tarifário previsto no Anexo VI (Sistema Tarifário e Títulos) do Contrato para a Exploração do SPTP no Alentejo Central para os residentes na área geográfica da CIMAC e para os utilizadores de carreiras inter-regionais, ainda que residentes na área geográfica de outras CIM, cujas linhas sejam da responsabilidade da CIMAC e que tenham efetuado o respetivo registo nos termos do ponto 1 do Anexo 3.”*

d) Os considerandos e) a r) do contrato em análise fundamentam a modificação contratual nos seguintes termos: “e) *Para efeitos da aplicação do PART cabe a cada Autoridade de Transportes determinar os montantes de redução tarifária a aplicar pelos operadores de transportes público, as quais configuram obrigações de serviço público alvo de compensações.*”

e) *Desde junho de 2019 que a CIMAC tem vindo a aplicar as verbas que lhe têm vindo a ser atribuídas ao abrigo do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) nos transportes públicos.*

f) *Na sequência do exposto em c) a empresa TAC- Transportes do Alentejo Central, S.A., iniciou o período efetivo de exploração dos serviços públicos de transportes em 1 de setembro de 2022.*

g) *A Cláusula 12.^a e Anexo VI ao Contrato (Sistema Tarifário e Títulos) não tem qualquer redução tarifária ao abrigo do PART, por este se tratar de um Programa cujo financiamento se encontra diretamente dependente da Lei do Orçamento do Estado publicada anualmente, reservando-se à CIMAC o direito de aplicar as reduções tarifárias apenas durante o período de*

duração do PART, o qual poderá não ser coincidente com o período do Contrato estabelecido com a empresa TAC.

h) Face ao exposto no ponto anterior, prevê os pontos 12.2 e 12.3 da Cláusula 12.ª do contrato para a exploração do serviço público de transporte rodoviário de passageiros do Alentejo Central, que a concessionária se obriga a colaborar na implementação das reduções tarifárias que vierem a ser determinadas pela concedente, de acordo com as medidas previstas para cada ano, as quais configuram obrigações de serviço público adicionais ao referido contrato.

i) Em cumprimento do previsto na Cláusula 7.7 do Contrato e do artigo 23.º do Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros (RJSPTP), verifica-se a necessidade de contratualização autónoma através de contrato próprio a celebrar anualmente com o operador TAC – Transportes do Alentejo Central, onde constam as reduções tarifárias a praticar e o montante de compensações a atribuir por redução dos preços praticados nos títulos de transporte comercializados.

j) Em execução do PART, a CIMAC procedeu à aprovação de tarifários bonificados a vigorar no segundo semestre de 2022 por deliberação do Conselho Intermunicipal de 15 de fevereiro de 2022, tendo elaborado um contrato para aplicação dos descontos PART aprovados entre a data de início do período de exploração (01 de setembro de 2022) e 31 de dezembro desse mesmo ano.

k) A Proposta de Lei do Orçamento de Estado para 2023 (Proposta de Lei n.º 38/XV/1.ª), prevê a continuação do Programa PART, antevendo-se por isso a continuação do financiamento que a Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central tem vindo a receber para este efeito.

l) A Resolução do Conselho de Ministros n.º 74-A/2022, prevê ainda a alocação de uma verba adicional ao PART que garantirá o não aumento dos passes dos transportes públicos.

m) O Conselho Intermunicipal da CIMAC deliberou em 22 de novembro de 2022 manter a aplicação dos descontos PART do ano 2022, os quais, para os serviços de transporte público coletivo rodoviário de passageiros se encontram discriminados no Anexo 1.

n) É por isso necessário proceder à elaboração do presente contrato, o qual estabelece que a aplicação das reduções tarifárias de acordo com os considerandos anteriores e especificadas no Anexo 1, se estima que gere um Efeito Financeiro Líquido Negativo de 587 099,25 € (quinhentos e oitenta e sete mil e noventa e nove euros e vinte e cinco cêntimos) acrescido de IVA à taxa legal em vigor, entre 01 de janeiro e 31 de dezembro de 2023, conforme demonstração constante do Anexo 1 ao presente contrato.

o) Nos termos da Cláusula 7.7 do Contrato a imposição dessas Obrigações de Serviço Público Adicionais gera, assim, o dever de compensação pela CIMAC em idêntico valor.

p) A despesa é financiada pelo Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos, que foi aprovado pelo Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro e, de acordo com as condições definidas anualmente pela Lei do Orçamento do Estado;

q) A despesa gerada pelas Obrigações de Serviço Público adicionais impostas pelo presente Contrato cumprem os limites previstos no artigo 420.º-A do Código dos Contratos Públicos”.

c) A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) emitiu em 03/02/2023 parecer, de que se extraem as seguintes conclusões: “

IV – DAS CONCLUSÕES

48. Face ao exposto, e atento o teor da informação disponibilizada, nada obsta às modificações do Contrato para a exploração do serviço público de transporte rodoviário de passageiros do Alentejo Central, nos termos apresentados, considerando-se que não se alteram os pressupostos essenciais do modelo contratual, dando execução a mecanismos contratuais existentes, balizados nas normas legais aplicáveis.
49. Em rigor, a rede urbana de Vendas Novas, sobre a qual incide a alteração tarifária objeto do aditamento em apreço, é explorada em regime de prestação de serviços, sendo as receitas tarifárias da titularidade da CIMAC.
50. Sendo que a alteração da estrutura tarifária, com a introdução dos novos títulos de transporte, não produz efeitos financeiro sobre as receitas da Concessionária, não existindo por isso direito a compensações ao operador por via da alteração prevista, o que motiva que inexista despesa associada ao presente aditamento.
51. No que concerne ao contrato para PART nos Serviços Públicos de Transporte Rodoviário de Passageiros do Alentejo Central, as alterações preconizadas resultam da obrigação tarifária imposta por via da Resolução do Conselho de Ministros n.º 74-A/2022, de 6 de novembro, que impede o aumento de tarifa dos passes aos seus utilizadores em 2023 e será financiada via Orçamento do Estado.

52. Desta forma, o parecer é no sentido favorável, por resultar uma avaliação de efetiva conformidade com o enquadramento legal aplicável, condicionado ao cumprimento das determinações efetuadas.

”.

d) Do Anexo I ao presente contrato constam os seguintes quadros: “



5. Quadro 2 – Efeito Financeiro Líquido por título/ Estimativa de perda de receita por título de transporte (valores sem IVA)

km	Preço unitário (2023)	Previsão de Assinaturas de Linha vendidas (2023)	Valor sem desconto	Valor com desconto (utilizador)*	Valor a pagar pela CIMAC
Até 4	27,92 €	79	2 206,04 €	836,21 €	1 369,83 €
5 a 8	40,38 €	146	5 895,09 €	2 223,06 €	3 672,04 €
9 a 12	51,13 €	236	12 067,17 €	4 546,34 €	7 520,83 €
13 a 16	63,49 €	472	29 967,55 €	11 283,47 €	18 684,08 €
17 a 20	73,87 €	1061	78 373,87 €	29 407,72 €	48 966,15 €
21 a 24	84,62 €	1577	133 449,91 €	50 047,43 €	83 402,47 €
25 a 29	94,76 €	946	89 646,89 €	33 770,42 €	55 876,47 €
29 a 32	102,64 €	1115	114 445,28 €	43 106,32 €	71 338,96 €
33 a 36	112,03 €	1739	194 817,22 €	73 103,62 €	121 713,59 €
37 a 40	116,13 €	422	49 007,74 €	18 480,42 €	30 527,32 €
41 a 44	120,94 €	143	17 294,91 €	6 521,34 €	10 773,57 €
45 a 48	125,75 €	202	25 402,45 €	9 577,85 €	15 824,60 €
49 a 52	130,14 €	450	58 563,68 €	22 066,98 €	36 496,70 €
53 a 56	138,92 €	623	86 544,10 €	32 631,09 €	53 913,01 €
57 a 60	144,58 €	106	15 325,00 €	5 778,00 €	9 547,00 €
61 a 80	149,95 €	185	27 741,27 €	10 457,74 €	17 283,54 €
81 a 100	150,61 €	0	0,00 €	0,00 €	0,00 €
101 a 150	152,36 €	2	304,72 €	115,62 €	189,09 €
Total		9504	941 052,88 €	353 953,62 €	587 099,25 €
Efeito Financeiro Líquido - Desconto PART 2023 -					587 099,25 €

* Valor calculado de acordo com o tarifário de 2022 em sintonia com a RCM n.º 74-A/2022

Quadro 1 – Nº de títulos vendidos em 2022 (valores sem IVA) – valores reais

km	Preço unitário (2022)	Quantidade vendida (2022)	Valor sem desconto	Valor com desconto (utilizador)	Valor pago pela CIMAC
Até 4	26,46 €	66	1 746,51 €	697,36 €	1 049,15 €
5 a 8	38,07 €	122	4 644,06 €	1 858,77 €	2 785,28 €
9 a 12	48,16 €	197	9 487,59 €	3 791,32 €	5 696,27 €
13 a 16	59,76 €	393	23 487,31 €	9 398,63 €	14 088,68 €
17 a 20	69,29 €	884	61 254,53 €	24 518,49 €	36 736,04 €
21 a 24	79,34 €	1314	104 252,26 €	41 713,30 €	62 538,96 €
25 a 29	89,25 €	788	70 325,28 €	28 137,55 €	42 187,74 €
29 a 32	96,65 €	929	89 788,73 €	35 933,02 €	53 855,71 €
33 a 36	105,09 €	1449	152 281,70 €	60 899,01 €	91 382,69 €
37 a 40	109,48 €	352	38 537,36 €	15 408,30 €	23 129,06 €
41 a 44	114,01 €	119	13 567,12 €	5 427,97 €	8 139,15 €
45 a 48	118,54 €	168	19 914,34 €	7 964,15 €	11 950,19 €
49 a 52	122,59 €	375	45 972,88 €	18 396,23 €	27 576,65 €
53 a 56	130,94 €	519	67 959,62 €	27 174,06 €	40 785,57 €
57 a 60	136,27 €	88	11 992,08 €	4 798,49 €	7 193,58 €
61 a 80	141,32 €	154	21 763,40 €	8 702,45 €	13 060,94 €
81 a 100	142,74 €	0	0,00 €	0,00 €	0,00 €
101 a 150	144,53 €	2	289,06 €	115,66 €	173,40 €
Total		7919	737 263,82 €	294 934,76 €	442 329,06 €

“

Dos anteriores instrumentos contratuais

e) Correu termos neste tribunal sob o n.º 1829/2021, um processo de fiscalização prévia que teve por objeto um contrato outorgado em 18/08/2021 entre as mesmas partes dos presentes autos, denominado “*Contrato para a Exploração do Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros do Alentejo Central*”, com o valor global de 1.436.452,99€ e prazo de cinco anos, cujo anúncio de abertura do procedimento concursal foi publicado no Diário da República e no Jornal Oficial da União Europeia em 24/07/2020.

f) As Cláusulas 1.^a e 2.^a de tal contrato estabeleciam, além do mais, que: “

- 1.2. Os serviços abrangidos pelo Contrato compreendem dois lotes com as seguintes especificações:
 - 1.2.1. Lote 1, compreendendo a rede base, a explorar em regime de concessão, e a rede complementar, a explorar em regime de prestação de serviços, melhor descritas no Anexo I – Redes e Serviços a Contratar;
 - 1.2.2. Lote 2, compreendendo a rede urbana de Vendas Novas, a explorar em regime de prestação de serviços, igualmente melhor caracterizada no referido Anexo I.
- 1.3. Os serviços são contratualizados em regime de exclusivo, sem prejuízo dos seguintes serviços de transporte:
 - 1.3.1. Serviços públicos de transporte de passageiros no município de Évora;
 - 1.3.2. Serviços públicos de transporte de passageiros flexíveis que complementem as redes objeto do presente contrato com vista a assegurar os serviços mínimos previstos no RJSPTP, ou reforçar a oferta em áreas com menor cobertura das redes de serviços regulares;
 - 1.3.3. Serviços públicos de transporte de passageiros de natureza social e da iniciativa dos municípios.
 - 1.3.4. Serviços públicos de transporte de passageiros inter-regionais.

Cláusula 2.ª

Preço contratual

2.1 O preço contratual, referente ao valor máximo das compensações a pagar pela Concedente por obrigações de serviço público (doravante designadas abreviadamente por “OSP”), corresponde ao valor indicado na proposta da Concessionária de €

1.436.452,99 (um milhão, quatrocentos e trinta e seis mil, quatrocentos e cinquenta e dois euros e noventa e nove cêntimos).

2.2 O montante a pagar a título de compensações por OSP é, para cada um dos lotes:

2.1.2 Lote 1 – compensação por OSP associadas à rede complementar: € 1,28/veic.km, valores atualizados anualmente de acordo com a proposta apresentada pelo concorrente, perfazendo um valor máximo de € 1.199.243,99 euros (um milhão, cento e noventa e nove mil, duzentos e quarenta e três euros e noventa e nove cêntimos).

2.1.3 Lote 2 – compensação por OSP associadas à rede urbana de Vendas Novas: € 1,064/veic.km, valores atualizados anualmente de acordo com a proposta apresentada pelo concorrente, perfazendo um valor máximo de € 237.209 euros (duzentos e trinta e sete mil, duzentos e nove euros).

2.2 Aos montantes indicados nesta cláusula acresce o valor do IVA à taxa em vigor.

”.

g) Previa ainda a Cláusula 7.ª de tal contrato, nos seus pontos 7.6 e 7.7, o seguinte:

“

7.6 A Concedente pode, nos termos do artigo 23.º do RJSPTP, impor à Concessionária outras obrigações de serviço público para além das previstas neste Caderno de Encargos, designadamente:

7.6.1 Alterações tarifárias aprovadas à luz das regras legais e regulamentares aplicáveis

7.6.2 Realização de serviços de transporte (carreiras ou circulações) adicionais relativamente às previstas no Anexo I ao Caderno de Encargos.

7.7 As obrigações de serviço público referidas no número anterior são objeto de contratualização autónoma, não podendo a Concessionária recusar a celebração do contrato quando sejam previstas as compensações por obrigações de serviço público necessárias para compensar o efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e as receitas da Concessionária, nos termos do RJSPTP e do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 referido em 7.2.2., e seja emitido parecer prévio positivo pela AMT.

“.

h) Mais dispunha a Cláusula 12.ª de tal contrato o seguinte: “

Cláusula 12.^a

Regime Tarifário e Títulos de Transporte

- 12.1 O Anexo VI ao Contrato (Sistema Tarifário e Títulos) estabelece as tipologias a que devem obedecer os títulos de transporte a comercializar ou disponibilizar pela Concessionária, os postos de venda dos mesmos, e o tarifário a aplicar no âmbito do Contrato.
- 12.2 A Concessionária obriga-se a colaborar com a Concedente na concretização das ações de redução tarifária a implementar ao abrigo dos Programas de Apoio à Redução Tarifária ou medidas equivalentes previstos para cada ano.
- 12.3 Se as ações de redução tarifária determinadas pela Concedente configurarem uma Obrigação de Serviço Público, aplica-se o disposto na Cláusula 7.6. do Contrato.

”

i) Mais estabelecia a Cláusula 16.^a: “

Cláusula 16.^a

Remuneração da Concessionária

- 16.1 A remuneração da Concessionária no caso da rede base do Lote 1 consiste exclusivamente nas receitas tarifárias e outras receitas cobradas pela Concessionária nos termos do Caderno de Encargos.
- 16.2 Relativamente à rede complementar do Lote 1 e à rede urbana de Vendas Novas do Lote 2, cuja exploração se estima deficitária, será atribuída à Concessionária uma compensação pelo exercício de obrigações de serviço público mediante o pagamento de um montante definido em função dos veículos.km realizados, nos termos do Anexo IX ao Contrato (Remuneração da Concessão) e da proposta adjudicada, até ao limite máximo estipulado na Cláusula 2.2.
- 16.3 São ainda da titularidade da Concessionária:
- 16.3.1 As receitas de publicidade;
- 16.3.2 As receitas de atividades auxiliares ou conexas devidamente autorizadas pela Concedente.
- 16.4 Os procedimentos e condições de pagamento encontram-se definidos no Anexo IX ao Contrato (Remuneração da Concessão).

”

j) O anexo VI desse contrato inicial era composto pelo seguinte quadro: “



QUADRO VI.2 – ASSINATURAS MENSAS (TARIFÁRIO A PRATICAR EM 2020)

Escalão km	Assinatura de Linha	4_18@escolas / sub23@superior	
		60% desconto	25% desconto
1-4	29,06 €	11,63 €	21,80 €
5-8	41,52 €	16,61 €	31,14 €

Escalão km	Assinatura de Linha	4_18@escolas / sub23@superior	
		60% desconto	25% desconto
9-12	52,42 €	20,97 €	39,31 €
13-16	64,88 €	25,95 €	48,66 €
17-20	75,26 €	30,10 €	56,44 €
21-24	86,15 €	34,46 €	64,62 €
25-28	97,05 €	38,82 €	72,79 €
29-32	105,15 €	42,06 €	78,86 €
33-36	114,39 €	45,76 €	85,79 €
37-40	119,58 €	47,83 €	89,68 €
41-44	124,30 €	49,72 €	93,23 €
45-48	129,28 €	51,71 €	96,96 €
49-52	133,49 €	53,39 €	100,12 €
53-56	142,52 €	57,01 €	106,89 €
57-60	148,64 €	59,46 €	111,48 €
61-80	154,09 €	61,64 €	115,57 €
81-100	156,17 €	62,47 €	117,13 €
101-150	158,09 €	63,23 €	118,57 €

k) Em Sessão Diária de Visto de 17/12/2021, foi concedido visto ao contrato.

l) Em 12/04/2022 a CIMAC outorgou com a cocontratante um primeiro aditamento ao contrato inicial, alterando a sua cláusula 5.1, no sentido de modificar o período transitório durante o qual a concessionária deve mobilizar todos os meios necessários à execução do contrato, e bem assim requerer e obter quaisquer autorizações, licenças ou outros títulos legalmente exigíveis, de 120 para 254 dias.

m) O referido aditamento, que não implicou um agravamento dos encargos ou responsabilidades financeiras assumidas no contrato visado no processo n.º 1829/2021, não foi submetido a fiscalização prévia, tendo sido evidenciada a obtenção de parecer prévio e vinculativo da AMT, previsto na alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º dos seus Estatutos, de natureza favorável.

n) Em 20/06/2022 a CIMAC submeteu a fiscalização prévia o denominado “*Contrato para Aplicação do Programa de Redução Tarifária (PART) nos Serviços Públicos de Transporte Rodoviário de Passageiros do Alentejo Central*”, celebrado em 24/05/2022 com a mesma cocontratante, com o valor global de 150.557,66€, acrescido de IVA à taxa legal, para vigorar de 01/09/2022 a 31/12/2022.

o) Nos termos da cláusula 1.ª de tal contrato a concessionária obrigou-se a aplicar as reduções tarifárias constantes do Anexo 1, entre 01/09/2022 e 31/12/2022, a título de Obrigações de Serviço Público (OSP), passando o tarifário constante do Anexo 1 a substituir,

durante o referido período, o tarifário previsto no Anexo VI (Sistema Tarifário e Títulos) do “Contrato para a Exploração do SPTP no Alentejo Central” para os residentes na área geográfica da CIMAC e que tenham efetuado o respetivo registo nos termos do ponto 1 do Anexo 3.

p) Em Sessão Diária de Visto de 08/08/2022 foi concedido visto ao contrato nos seguintes termos: “Aplicando-se o princípio geral da razoabilidade aos regimes em apreço, em geral, e à modificação contratual, em concreto, em Sessão Diária de Visto, decide-se conceder o visto ao contrato submetido a fiscalização prévia.

Emolumentos como o proposto.

Adverte-se a entidade fiscalizada que a concessão de visto ao contrato vale exclusivamente para este processo com as suas características objetivas, tanto no valor, como na configuração do conteúdo da modificação contratual, não podendo, por isso, os seus efeitos projetarem-se em futuras modificações objeto de novos processos que deverão ser avaliadas, sempre, em cada processo em função das suas características próprias, maxime o seu valor.”

Da tramitação destes autos

q) Através do Ofício n.º 10477/2023, de 30/03/2023, o DFP notificou a entidade requerente nos seguintes termos: “1. Configurando o instrumento contratual em análise uma modificação objetiva ao contrato de concessão do serviço público de transporte rodoviário de passageiros visado no processo de fiscalização prévia n.º 1829/2021, fundamente tal modificação face ao disposto nos artigos 311.º a 315.º e 420.º-A, na versão aplicável ao referido contrato de concessão, todos do Código dos Contratos Públicos e tendo presente a jurisprudência do Tribunal de Contas, nomeadamente a constante do Acórdão n.º 14/2022, 1ºS/SS, acessível em www.tcontas.pt.

2. Na sequência do ponto anterior esclareça de que forma a advertência proferida pelo Tribunal no processo de fiscalização prévia n.º 841/2022 foi objeto de ponderação por parte da Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central no procedimento conducente à assinatura do contrato em análise.

3. Demonstre, com os devidos cálculos, que o valor da presente modificação cumpre os requisitos do artigo 24º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros aprovado em anexo à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, e que não é suscetível de alterar o equilíbrio financeiro do contrato nos termos fixados na sequência do concurso público.

4. Sem prejuízo da resposta ao ponto anterior esclareça e justifique legalmente:

a) Os pressupostos previsionais adotados para a atualização do modelo económico-financeiro do contrato de concessão que se pretende agora modificar referidos nas alíneas c), d) e) da mensagem de correio eletrónico remetida pela Comunidade Intermunicipal ao Departamento de Regulação da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes em 21/03/2023 (ficheiro “ENVIO_MODELO_ECON_FINANC”) que parcialmente se transcreve:

Sobre o assunto em epígrafe e na sequência das orientações expressas no ponto 46 do V. Parecer n.º 09/AMT/2023, no que se refere à atualização do modelo Económico-Financeiro da concessão CIMAC, a Demonstração de Resultados previsional foi atualizada com os pressupostos previsionais a seguir:

- a) Manutenção do prazo de 5 anos de concessão;
- b) Data de início da exploração em Setembro de 2022;
- c) Atualização de valores com a inflação real e prevista e TAT real e prevista;
- d) Consideração das reduções de rendimentos e aumentos estimados da procura em 15%, com os ajustamentos no tarifário;
- e) Consideração das compensações previstas com o ajustamento do tarifário.

Em resumo, os resultados do modelo para o concessionário foram afetados negativamente pelas alterações da taxa de inflação, mas a viabilidade da concessão é mantida, com um efeito financeiro líquido positivo, mesmo considerando os efeitos financeiros líquidos adicionais decorrentes das alterações, como a redução do rendimento, as alterações na procura e o aumento das compensações nos passes. O EFL positivo previsto de 351 mil euros, é atualizado para um EFL de 216 mil euros, igualmente positivo. Além disso, a TIR continua adequada à exploração da concessão, com um valor de 8%. Anexam-se os ficheiros em Excel do Modelo Económico-Financeiro do Concessionário e da Demonstração de Resultados atualizada, incluindo a análise de indicadores do Efeito Financeiro Líquido, TIR e VAL.

b) O facto de a “aplicação ao critério de cálculo apresentado por V. Exas., abrangendo mais utilizadores” conforme referido na comunicação da Direção de Regulação da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes datada de 06/02/2023 (ficheiro “ESCLARECIMENTO_VALOR_PPV_AMT”).

5. Explícite, com recurso a dados históricos referentes a idêntico universo nos anos transatos, nomeadamente em 2022, qual o critério para adotar esta opção de utilização das verbas do PART (redução em 60% do valor dos passes normais) face às restantes opções previstas no n.º 1 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 1-A/2020 e como se determinou o número de passes considerado padrão para efeitos do cálculo do valor da compensação.

6. Implicando a redução tarifária consagrada na presente modificação objetiva que, para além da contribuição do Fundo Ambiental, as autoridades de transporte suportem 20% do respetivo encargo, nos termos da alínea b) do n.º 4 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro, informe e demonstre como foram apurados os encargos da responsabilidade de cada município e como se encontra autorizada pelos órgãos competentes e contabilisticamente registada a despesa correspondente à presente modificação (incluindo receitas do Fundo Ambiental e receitas próprias), tanto da parte da CIM quanto da parte de cada município delegante no contrato de concessão visado no processo n.º 1829/2021.

7. Tendo presente a data de assinatura do contrato em análise (13/03/2023), o respetivo âmbito temporal (de 01/01/2023 a 31/12/2023) e o momento da sua remessa a Tribunal (15/03/2023) esclareça e justifique legalmente a inobservância do prazo de remessa previsto no n.º 2 do artigo 81.º do LOPTC, inobservância essa sancionada nos termos da alínea e) do n.º 1 do artigo 66.º da LOPTC.

8. Relativamente ao clausulado do instrumento contratual em análise justifique legalmente:

a) A ausência de fixação de um patamar máximo de despesa a suportar pela Comunidade Intermunicipal;

b) A omissão da indicação da despesa a suportar por cada um desses municípios, das deliberações dos competentes órgãos municipais que aprovaram a respetiva despesa e dos correspondentes compromissos assumidos, tendo presente o disposto na alínea b) do n.º 4 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro.

9. Informe sobre a contratualização da obrigação de serviço público adicional relativa à implementação da medida de não atualização tarifária para o ano de 2023 referida no ponto 47 do parecer prévio n.º 09/AMT/2023 da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes.

10. Esclareça, ainda, a aparente insuficiência de valor da despesa constante da documentação financeira remetida por conta do orçamento da Comunidade Intermunicipal na abertura do presente processo para suportar a despesa decorrente do contrato em análise.

11. Relativamente à cobertura orçamental da despesa decorrente do contrato em análise remeta quadro discriminativo da despesa a suportar pela CIM e por cada um dos Municípios e, ainda.

11.1- Relativamente à despesa a suportar pela Comunidade Intermunicipal e sem prejuízo da questão formulada no ponto 10:

a) Os Mapas I, II e IV da Resolução n.º 3/2022-PG;

b) Comprovativo, extraído do sistema informático de apoio à execução orçamental, do registo do compromisso assumido com evidência da respetiva numeração e data de registo;

c) Mapa de fundos disponíveis referente ao mês da assunção do compromisso extraído da aplicação informática disponibilizada pela DGAL;

d) Mapa de fundos disponíveis referente ao mês da assunção do compromisso extraído da respetiva aplicação informática da CIM;

11.2- Relativamente à despesa a suportar por cada um dos Municípios:

- a) Os Mapas I, II e IV da Resolução n.º 3/2022-PG;
- b) Comprovativo, extraído do respetivo sistema informático de apoio à execução orçamental, do registo do compromisso assumido com evidência da respetiva numeração e data de registo;
- c) Mapa de fundos disponíveis referente ao mês da assunção do compromisso assumido extraído da aplicação informática disponibilizada pela DGAL;
- d) Mapa de fundos disponíveis referente ao mês da assunção do compromisso extraído da respetiva aplicação informática do município;
- e) Cópia dos instrumentos previsionais onde se encontre prevista a despesa decorrente do contrato em análise, destacando a respetiva rubrica/ projeto.»

r) A Entidade Requerente respondeu em 14/04/2023, através do requerimento n.º 663/2023, com o seguinte teor: “1.No entendimento desta Autoridade de Transportes o instrumento contratual em questão não configura uma alteração objetiva ao contrato para a exploração do serviço público de transportes do Alentejo Central, enquadrando-se no ponto 7.7 da Cláusula 7.ª do contrato que se transcreve para melhor e adequado esclarecimento:

“As obrigações de serviço público referidas no número anterior são objeto de contratualização autónoma, não podendo a Concessionária recusar a celebração do contrato quando sejam previstas as compensações por obrigações de serviço público necessárias para compensar o efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e as receitas da Concessionária, nos termos do RJSPTP e do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 referido em 7.2.2., e seja emitido parecer prévio positivo pela AMT.”

O Próprio Contrato Visado por esse Tribunal estabelece, no ponto 12.2. da Cláusula 12.ª, que a “Concessionária obriga-se a colaborar com a Concedente na concretização das ações de redução tarifária a implementar ao abrigo dos Programas de Apoio à Redução Tarifária ou medidas equivalentes previstas para cada ano.” referindo-se ainda - ponto 12.3. - que “Se as ações de redução tarifária determinadas pela Concedente configurarem uma Obrigação de Serviço Público, aplica-se o disposto na Cláusula 7.6. do Contrato”.

Salvo melhor opinião deste Tribunal, entende ainda a CIMAC que uma Obrigação de Serviço Público de Redução Tarifária (a que se reporta o contrato que se submete a fiscalização) é uma medida de interesse público com fundamento na atração de “mais passageiros para os transportes públicos combatendo as externalidades negativas associadas à mobilidade,

nomeadamente a exclusão social, a emissão de gases de efeito de estufa, a poluição atmosférica, o congestionamento, o ruído e o consumo de energia”, nos termos do artigo 234.º da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro e legislação subsequente de regulamentação do PART. Face ao exposto, e ainda que se considere que não configura uma modificação objetiva do contrato para a exploração dos serviços de TP, considera-se que o contrato em apreço fundamenta razões de interesse público, como previsto no artigo 311º a 313º do CCP.

Ainda que o contrato em apreço seja um instrumento autónomo do contrato anteriormente visado, e como tal não se aplique esta questão, e tal como refere o ponto 40. do Parecer Prévio Vinculativo da AMT – Parecer n.º 09/AMT/2023 “a despesa gerada pelas OSP adicionais impostas pela minuta do Contrato em análise cumprem os limites impostos no artigo 420.º - A do Código dos Contratos Públicos”.

Acresce que, atendendo a que a medida de redução tarifária prevista no âmbito do presente contrato depende de um financiamento de Estado concedido por via do Programa de Apoio à Redução Tarifária, previsto anualmente pela LOE, não se verificam as condições financeiras para que a CIMAC se possa comprometer com o financiamento da medida por um período plurianual. Como tal, é entendimento desta CIM que não deverá este contrato (com duração até 31 de dezembro de 2023) comprometer esta entidade com a continuidade de financiamento da medida para anos subsequentes.

2. Para melhor e adequado esclarecimento, transcreve-se de seguida a advertência proferida pelo TdC no processo n.º 841/2022:

“Adverte-se a entidade fiscalizada que a concessão de visto ao contrato vale exclusivamente para este processo com as suas características objetivas, tanto no valor, como na configuração do conteúdo a modificação contratual, não podendo, por isso, os seus efeitos projetarem-se em futuras modificações objeto de novos processos que deverão ser avaliadas, sempre, em cada processo em função das suas características próprias, maxime o seu valor.”

Foram tidas em consideração todas as recomendações/advertências não se tendo alterado quaisquer características contratuais relativamente ao Contrato cuja vigência terminou em 31 de dezembro de 2022, designadamente no que se refere ao valor contratualizado (tendo sido pago o montante total de 150.556,84 € + IVA, sendo que o montante máximo do Contrato visado foi de 150.557,66 € + IVA), pelo que a CIMAC cumpriu integralmente a citada advertência.

Refira-se que foi atendendo precisamente à ponderação da advertência proferida por esse Tribunal no processo de fiscalização prévia n.º 841/2022 que a Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central desenvolveu um novo processo, envolvendo a elaboração do contrato em análise para vigorar no período de 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2023, a sua sujeição a parecer prévio da AMT e a Visto Prévio do TdC.

3. O Artigo 24.º referido, versa as compensações por obrigações de serviço público e define o seguinte: “(...) 1 - O cumprimento de obrigações de serviço público pode conferir o direito a uma compensação por obrigação de serviço público, a atribuir pela autoridade de transportes competente ao operador de serviço público respetivo;

2 - A atribuição da compensação referida no número anterior, quando aplicável, é efetuada nos termos do anexo ao Regulamento e do Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto, alterado pela Lei n.º 64/2013, de 27 de agosto;

3 - Nos termos das disposições referidas, a compensação por obrigação de serviço público não pode exceder um montante que corresponda ao efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e as receitas do operador de serviço público;

4 - As incidências referidas no número anterior são calculadas comparando a totalidade de custos e receitas do operador de serviço público num cenário de existência de obrigação de serviço público, com os decorrentes de um cenário sem existência de obrigação de serviço público e em que os serviços abrangidos são explorados em condições de mercado;

5 - Caso outro valor não seja estabelecido em contrato de serviço público ou num dos atos referidos no n.º 2 do artigo anterior, considera-se, para efeitos de apuramento das incidências positivas e negativas resultantes de obrigações de serviço público estabelecidas relativamente a tarifas, que a elasticidade da procura ao preço é negativa, com o valor de menos um terço;

6 - Quando o estabelecimento de determinada obrigação de serviço público a um dado operador de serviço público resulte num benefício para terceiros operadores, designadamente decorrente do aumento da procura, a autoridade de transportes competente pode determinar a partilha daquele benefício com a autoridade de transportes e ou com o operador de serviço público ao qual foi imposta a obrigação.

(...) A atualização do modelo Económico-Financeiro da concessão CIMAC, manteve o prazo de 5 anos de concessão; definiu o início da exploração em setembro de 2022; considerou a atualização de valores com a inflação real e prevista e TAT real e prevista, considerou as reduções

de rendimentos e aumentos estimados da procura, com os ajustamentos no tarifário e considerou as compensações previstas com o ajustamento do tarifário.

Os resultados do modelo para o concessionário foram afetados negativamente pelas alterações da taxa de inflação, mas a viabilidade e o equilíbrio da concessão são mantidos, mesmo considerando os efeitos financeiros líquidos adicionais decorrentes das alterações, como a redução do rendimento, as alterações na procura e o aumento das compensações nos passes. Além disso, a TIR continua adequada à exploração da concessão, com um valor de 8%.

O presente contrato visa a aplicação de uma OSP de carácter tarifário cujo objetivo é reduzir o custo do título de transporte, beneficiando diretamente os passageiros quer no que se refere ao desconto preconizado quer no que se refere ao não aumento dos passes previsto na Resolução do Conselho de Ministros n.º 74-A/2022. No que se refere ao contrato de serviço público visado, refere a cláusula 16ª que a remuneração do operador consiste exclusivamente nas receitas tarifárias auferidas por via da venda de títulos de transporte.

Ora, a aplicação de uma obrigação de serviço público de redução tarifária implica perda de receita por via da venda de títulos com 60% de desconto, implicando por isso que, para que se mantenha o equilíbrio económico financeiro do contrato, o operador seja compensado pela perda de receita no montante equivalente ao valor dos descontos efetuados (estimada no valor máximo do contrato) e aferido mensalmente em função das vendas reais de títulos que vierem a ser realizados.

A realidade socioeconómica do território do Alentejo Central e as debilidades do sistema de transporte e mobilidade não permitem antever um aumento significativo dos passageiros e das receitas do serviço público de transportes suscetíveis de gerar uma alteração das condições económico financeiras da exploração do serviço público de transporte de passageiros. Admitindo um cenário em que tal viesse a acontecer, ou seja que em resultado da redução do valor dos títulos de transporte, por via da sua subsidiação aos passageiros, se assistisse a um aumento significativo da procura e, conseqüentemente das receitas de bilhética, aplicar-se-ia sempre o previsto na legislação, nomeadamente no Artigo 24.º do Lei n.º 52/2015, segundo o qual as compensações por obrigação de serviço público “não poderão exceder um montante que corresponda ao efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e as receitas do operador de serviço público”, calculadas de acordo com o estabelecido legalmente. No caso, conforme se pode observar do quadro abaixo, em euros, constata-se que o Efeito Financeiro Líquido decorrente das novas

obrigações de serviço público é negativo em 3.224.484 euros, não tendo a compensação prevista de 3.088.601 euros ultrapassado aquele efeito. Apesar disso, tal como referido anteriormente, garante-se a manutenção do equilíbrio económico-financeiro da concessão com uma TIR de 8%.

Modelo Inicial	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total
Prestação de Serviços Modelo Inicial	2 923 802	2 955 800	2 988 173	3 047 937	3 108 896			15 024 607
Custos Modelo Inicial	2 597 635	2 716 122	2 881 561	3 052 494	3 425 255			14 673 066
Resultados	326 167	239 678	106 612	-4 557	-316 360			351 541
Modelo Atualizado	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total
Prestação de Serviços Modelo Atualizado		980 156	2 386 064	2 464 804	2 516 565	2 568 896	1 874 954	12 789 439
Compensações		0	587 069	606 474	619 209	631 594	644 226	3 088 601
Custos Modelo Atualizado		925 849	2 795 309	3 019 065	3 263 653	3 209 100	2 369 191	15 582 187
Resultados		54 307	177 854	52 193	-127 879	-10 610	149 988	295 853
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total
Resultados Esperados no Modelo Inicial - A	326 167	239 678	106 612	-4 557	-316 360	0	0	351 541
Resultados com OSP novas, sem Compensações - B	0	54 307	-409 245	-554 281	-747 088	-642 204	-494 237	-2 792 749
Efeito Financeiro Líquido com das novas OSP (B-A)	-326 167	-185 372	-515 858	-549 723	-430 728	-642 204	-494 237	-3 144 289

4. a) No que se refere à atualização do modelo Económico-Financeiro da concessão CIMAC, a Demonstração de Resultados previsional foi atualizada com os pressupostos previsionais, em especial:

c) Atualização de valores com a inflação real e prevista e TAT real e prevista; A atualização dos valores dos custos e rendimentos teve em consideração os valores previstos no modelo Económico-Financeiro da concessão inicial para 2021, afetados para 2022 e 2023 com as taxas de inflação e a TAT real, respetivamente, de 2021 para 2022 e de 2022 para 2023, publicadas pelo INE e pela AMT, já conhecidas. Para os anos seguintes foram consideradas nos rendimentos e nos custos as taxas de inflação previstas pelo Banco de Portugal.

d) Consideração das reduções de rendimentos e aumentos estimados da procura em 15%, com os ajustamentos no tarifário;

Este ajustamento aos rendimentos teve dois efeitos. Um efeito de redução dos rendimentos com a redução simples do tarifário em 60%, na mesma proporção de redução. Outro efeito de aumento de rendimento com o aumento da procura face à elasticidade procura preço que se prevê geral mais 15% de procura, de forma realista. A realidade socioeconómica do território do Alentejo Central e as debilidades do sistema de transporte e mobilidade não permitem antever um aumento significativo dos passageiros e das receitas do serviço público de transportes suscetíveis de gerar uma alteração das condições económico financeiras da exploração do serviço público de transporte de passageiros. Para o cumprimento do referido no n.º 5 do 24º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, exclusivamente para efeitos de apuramento das incidências positivas e negativas resultantes de obrigações de serviço público estabelecidas

relativamente a tarifas, foi ainda avaliado o modelo económico-financeiro com uma elasticidade de menos um terço, correspondente a um aumento da procura em 20%, mais o respetivo efeito fiscal, calculando-se então o Efeito Financeiro Líquido das OSP adicionais negativo em 3.144.289 euros (com atualização com a inflação), não tendo a compensação prevista de 3.088.601 euros (com atualização com a inflação) ultrapassado aquele efeito.

e) Consideração das compensações previstas com o ajustamento do tarifário.

As compensações previstas com o ajustamento do tarifário correspondem a 3.088.601 euros (com atualização com a inflação), não ultrapassando o Efeito Financeiro Líquido das OSP adicionais, conforme referido anteriormente.

4. b) Esta questão encontra-se devidamente esclarecida na alínea d) da resposta anterior que passamos a transcrever para melhor e adequado esclarecimento:

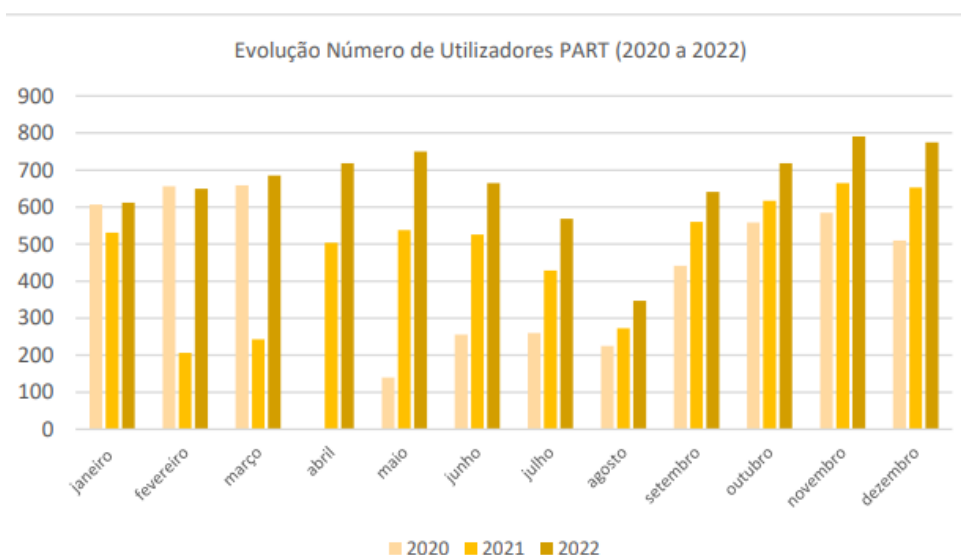
“(...) Este ajustamento aos rendimentos teve dois efeitos. Um efeito de redução dos rendimentos com a redução simples do tarifário em 60%, na mesma proporção de redução. Outro efeito de aumento de rendimento com o aumento da procura face à elasticidade procura preço que se prevê gerar mais 15% de procura, de forma realista. A realidade socioeconómica do território do Alentejo Central e as debilidades do sistema de transporte e mobilidade não permitem antever um aumento significativo dos passageiros e das receitas do serviço público de transportes suscetíveis de gerar uma alteração das condições económico financeiras da exploração do serviço público de transporte de passageiros. Para o cumprimento do referido no n.º 5 do 24º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, exclusivamente para efeitos de apuramento das incidências positivas e negativas resultantes de obrigações de serviço público estabelecidas relativamente a tarifas, foi ainda avaliado o modelo económico-financeiro com uma elasticidade de menos um terço, correspondente a um aumento da procura em 20%, mais o respetivo efeito fiscal, calculando-se então o Efeito Financeiro Líquido das OSP adicionais negativo em 3.144.289 euros (com atualização com a inflação), não tendo a compensação prevista de 3.088.601 euros (com atualização com a inflação) ultrapassado aquele efeito.

(...)” 5.A aplicação do PART tem o respetivo enquadramento no Decreto-Lei n.º 1-A/2020 que estabelece que a “definição e a concretização das medidas de redução tarifária são da competência das respetivas autoridades de transporte de cada (...) comunidade intermunicipal (CIM), nos termos do Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros (RJSPTP).” Relativamente à aplicação aos Transportes Públicos Rodoviários de Passageiros do Alentejo

Central, a redução tarifária de 60% é aplicada a todos os utilizadores pelo que, tem enquadramento na alínea a) do n.º 1 do artigo 3.º.

Esta medida teve início em maio de 2019, sendo que, numa primeira fase (até agosto de 2019), a percentagem de desconto foi de apenas 32%. Contudo. Dado que a medida não teve o impacto desejado por parte da população, foi opção do Conselho Intermunicipal tornar a redução tarifária mais apelativa, levando ao incremento de utilizadores, pelo que foi reforçado o apoio para 60% a partir de agosto desse ano.

Tal como ocorreu em todo o território nacional, a procura do Serviço Público de Transporte de Passageiros no Alentejo Central tem vindo a acompanhar as disrupções causadas, primeiramente, pela crise pandémica da COVID19 que, a partir de março do ano transato, se acentuou com a crise energética. Deste modo, este último triénio foi perfeitamente atípico no que à utilização de Transportes Públicos diz respeito. Com efeito, se numa primeira fase – até se verificarem os primeiros impactes da crise energética – houve um decréscimo abrupto no número de utilizadores, sendo que a partir de março de 2023, o número de utilizadores teve um acréscimo significativo (vd. gráfico seguinte):



Pela leitura do gráfico anterior verifica-se que, apenas em novembro de 2021, se atingiu o número de utilizadores da fase pré-pandémica (março de 2020). A partir do último trimestre de 2021 e durante todo o ano de 2022 (com exceção do mês de janeiro), assistiu-se a uma tendência nítida de incremento do número de utilizadores para valores idênticos à fase pré-pandémica, tendo sido, novamente, o mês de novembro onde se registou um maior número de utilizadores.

Assim, no que se refere ao total de utilizadores registados no PART verificou-se em 2022 um incremento significativo (passando de 4897 em 2020 para 5745 em 2021 e 7919 em 2022). Deste modo, tendo em conta que o mês com maior número de utilizadores (novembro de 2022 com 791 utilizadores) é superior em cerca de 20% (19,86 %) à média de utilizadores mensais verificados nesse ano, assumiu-se que o crescimento exetável para 2023 rondaria esta razão. Por outro lado, este incremento no número de utilizadores parecer-nos-á também justificado (e consolidado) com o facto de que em 2023, a CIMAC passar a integrar utilizadores de outras CIM. Importa ainda acrescentar que a cenarização acima mencionada vai ao encontro das previsões de procura constantes do próprio estudo económico-financeiro que o Operador apresentou aquando do Concurso Público Internacional (vd. resposta à questão 4).

Para o cálculo do montante a alocar à redução tarifária, repartiram-se os utilizadores (dados reais de 2022) na exata razão dos escalões quilométricos dos títulos adquiridos ao longo do ano que serviram de base à cenarização para 2023:

Escalão quilométrico	janeiro	fevereiro	março	abril	maio	Junho	julho	agosto	setembro	outubro	novembro	dezembro	TOTAL
Até 4	6	8	9	5	6	4	2	2	3	7	9	5	66
5 a 8	4	9	10	11	12	12	9	4	12	11	13	15	122
9 a 12	9	10	13	12	21	17	13	9	17	24	26	26	197
13 a 16	29	36	40	39	38	25	17	12	23	40	46	48	393
17 a 20	57	66	61	76	86	77	65	47	71	86	96	96	884
21 a 24	103	103	112	111	117	109	96	67	111	121	132	132	1314
25 a 29	66	66	74	73	77	75	70	39	62	62	62	62	788
29 a 32	75	79	84	91	86	70	58	33	75	84	97	97	929
33 a 36	112	127	127	132	132	118	103	73	120	125	141	139	1449
37 a 40	28	30	32	31	32	28	18	13	31	35	37	37	352
41 a 44	9	11	10	10	11	10	6	2	10	12	14	14	119
45 a 48	10	11	13	14	16	15	15	15	16	15	14	14	168
49 a 52	32	26	32	37	35	34	30	17	33	33	33	33	375
53 a 56	52	48	50	55	55	46	40	9	33	42	48	41	519
57 a 60	9	8	8	9	10	10	10	0	8	5	7	4	88
61 a 80	11	10	10	12	16	15	16	5	15	16	16	12	154
81 a 100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
101 a 150	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
TOTAL	612	649	685	718	750	665	568	347	641	718	791	775	7919

A terminar, importa salientar que qualquer cenarização acerca da evolução da procura, principalmente no atual contexto (crises pandémica e energética), é sobremaneira complexa e acarreta sempre uma margem de erro assinalável. Assim, a forma de cálculo de 20% sobre os utilizadores de 2022, corporiza uma estimativa plausível, embora se assuma que existem sempre variadíssimos fatores imponderáveis com influência direta e imediata sobre o comportamento, por vezes casuístico, da procura.

6. Tal como nos anos transatos, o cálculo relativo à contribuição de cada um dos Municípios no âmbito do PART tem como base a alocação de verba do Fundo Ambiental às diversas medidas aplicadas no Alentejo Central, nomeadamente:

- Aplicação de redução tarifária aos Transportes Urbanos de Évora - Tendo em conta que a Câmara Municipal de Évora não delegou as competências de Autoridade de Transporte para os serviços urbanos é alocada uma percentagem referente à razão de lugares.km que corresponde a 15% da verba total do PART para o Alentejo Central;

- Aplicação de desconto de 60% para todos os utilizadores dos serviços de transportes públicos coletivos rodoviários (inter-regionais, intermunicipais e municipais), detentores de Assinaturas de Linha (passes) e residentes no Alentejo Central.

- Aplicação de redução tarifária sobre o valor pago pelos alunos do ensino secundário, sendo que o município suporta 50% da tarifa, o PART (CIMAC) 30% e o aluno 20% - medida implementada em outubro de 2019.

- Aplicação de redução tarifária de 40% para os utilizadores dos transportes ferroviários intercidades (Flexipasses), medida aprovada em 23 de fevereiro de 2021.

Com base no montante do Fundo Ambiental alocado a cada medida de acordo com o respetivo valor, é calculado o montante remanescente para a aplicação de cada medida sendo este valor repartido pelos municípios na razão do custo total associado ao utilizadores de cada município (vd. ponto 12.2 da ata do Conselho Intermunicipal de 22 de novembro de 2022, remetida anteriormente), constatando-se que, desde o início da aplicação do PART no Alentejo Central, o valor pago pelos municípios tem sido sempre superior aos 20% previstos no ponto 4 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 1-A/2020.

Contudo, tal como referido no ponto seguinte, a Deliberação inicial baseou-se apenas no histórico do montante alocado nos anos anteriores, apesar de estar previsto no número 2 do artigo 169.º da Lei n.º 24-D/2022 – Lei de Orçamento de Estado (que apenas viria a ser aprovada em 30 de dezembro de 2022) um incremento global de 50 M€ para fazer face ao à manutenção dos preços dos passes do Transporte público, tendo em conta que não era conhecida a repartição respetiva pelas CIM/AM.

Tendo em conta que a aplicação do PART é contratualizada entre a CIMAC e o operador no âmbito do contrato de Serviço Público de Transporte de Passageiros, para o qual lhe foram delegadas competências, e uma vez que os montantes necessários à execução do Contrato foram

previstos nos instrumentos financeiros da CIMAC, não será exigível a obtenção dos solicitados comprovativos.

Por outro lado, o financiamento da aplicação do PART foi alvo de deliberações do Conselho Intermunicipal pelo que, a contribuição das autarquias, tem o respetivo enquadramento nas regras de repartição, entre os municípios associados, dos encargos de funcionamento da CIMAC, fixadas nos termos do artigo 90º, nº 1 al. r) do regime anexo à Lei nº 75/2013, de 12 de setembro.

7. Antes de mais importa sublinhar que a CIMAC iniciou o processo, com a antecedência devida e necessária, e desenvolveu todas as diligências ao seu alcance com vista a cumprir atempadamente com os prazos legais estabelecidos no nº 2 do artigo 81º da LOPTC. Não obstante, como se detalha de seguida, tal não foi possível devido à necessidade de aguardar o esclarecimento de informações associadas à implementação do PART em 2023 e à operacionalização da medida governamental de não aumento do preço dos passes dos utilizadores (nomeadamente quanto ao modo de operacionalização e o montante das verbas a afetar às medidas), para além da necessidade de obtenção do visto prévio da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (em sintonia com a alínea b) do número 2 do artigo 34.º do Decreto Lei n.º 78/2014).

Importa antes de mais esclarecer que, de acordo com o n.º 3 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 1-A/2020, “o montante das receitas a consignar anualmente ao Fundo Ambiental para o PART é estabelecido na lei que aprova o Orçamento do Estado”. Deste modo, o PART constitui um Programa anual, tendo em conta que só após a aprovação, e conseqüente publicação, da Lei do Orçamento de Estado é conhecido o montante global a alocar a esta tipologia.

No que se refere a 2023, por força da Resolução do Conselho de Ministros n.º 74-A/2022 (não aumento do valor dos passes em 2023), para além da Redução Tarifária (stricto sensu) aguardavam-se ainda as decisões relativas à alocação do montante adicional para fazer face a este custo e, bem assim, à forma de operacionalização.

Atenta a esta (nova) realidade, logo que foi conhecida a proposta da LOE (outubro de 2022) em que se previa um montante similar a 2022 para o PART e um montante adicional de 50 M€ para o não aumento dos passes em 2023, foi deliberado pelo Conselho Intermunicipal de 25/10/2022, o envio de missiva para os Senhores Ministros do Ambiente e Ação Climática e das Finanças e ainda para a Autoridade da Mobilidade e dos transportes e Associação Nacional de Municípios Portugueses, onde foram expostas todas as questões relativas ao artigo 134.º da

Proposta de Orçamento de Estado para 2023 (que viria a ser o artigo 169.º da Lei n.º 24-D/2022, de 30 de dezembro) então conhecida (vd. em anexo a deliberação do CI relativa ao Orçamento de Estado e a missiva remetida em 27 de outubro (ficheiros: “ENVIO_MISSIVA_27_10_22.pdf” e “ATA CI_2022_10_25_PT_7_2.pdf”).

Em 22 de novembro, tendo em conta que nenhuma das entidades consultadas emitiu qualquer resposta e/ou parecer e de modo a não ocorrer qualquer interrupção nos primeiros meses de 2023, o Conselho Intermunicipal deliberou sobre a aplicação do PART tomando como referência o montante alocado em 2022 (conforme deliberação anteriormente remetida “ATA_CIMAC_2211_PT_12_2.pdf”).

Nesta sequência e tendo em conta que os contratos referentes ao PART a celebrar com os Operadores deverão ser alvo do competente Parecer Prévio Vinculativo da AMT (nos termos da alínea b) do nº 2 do artigo 34 do DL 78/2014), foi remetida a respetiva minuta em 24 de novembro à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (vd. comunicação em anexo “ENVIO_CONTRATO_AMT_24_11_22.PDF”).

Em 16 de dezembro e uma vez que ainda não havia sido rececionada qualquer comunicação da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes sobre o PPV, foi remetida nova missiva, dando conta da necessidade imperiosa da emissão do respetivo parecer uma vez que seria necessário “outorgar até final do presente ano (2022)” sob pena de vir a ocorrer uma interrupção na aplicação do PART no início de 2023. Importa esclarecer que na minuta remetida à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, constava, desde logo, que a vigência do Contrato seria de 1 de janeiro a 31 de dezembro de 2023.

Nesta sequência, em 22 de dezembro de 2022, a entidade reguladora solicitou novos elementos, os quais foram respondidos em 3 de janeiro de 2023 (vd. sequência de comunicações desde 23 de novembro de 2022 até 03 de janeiro de 2023 em anexo (COMUNICACOES_CIMAC_AMT_ATE_3_01_2023.pdf).

Em 16 de janeiro de 2023 foi novamente remetida comunicação à Entidade Reguladora, alertando (novamente) para a necessidade da emissão do PPV uma vez que apenas “após a emissão do Parecer Prévio Vinculativo (favorável), o Contrato poderá ser outorgado e remetido para Fiscalização Prévia do Tribunal de Contas (...)”, solicitando os “melhores ofícios para que nos seja remetido o Ponto de Situação relativo ao Contrato em epígrafe e, caso seja possível, informação acerca do prazo previsional para a emissão do competente Parecer Prévio Vinculativo”.

Em 26 de janeiro foi remetida nova missiva para a entidade reguladora com o histórico do processo sublinhando “a importância (e urgência) relativa ao Contrato PART 2023, uma vez que o mesmo inclui, não só a aplicação da redução tarifária em vigor no Alentejo Central (6o % sobre o PVP) mas também a garantia do não aumento do valor dos passes conforme previsto na Resolução do Conselho de Ministros n.º 74-A/2022. (...)” (vd. anexo COMUNICACOES_CIMAC_AMT_ATE_26_o1.pdf).

Em 03 de fevereiro foi, então, remetido o Parecer Prévio Vinculativo, sendo que o mesmo levantava um conjunto de questões que carecia de esclarecimentos por parte da Entidade Reguladora. Por outro lado, o Parecer impunha o cumprimento de um conjunto de obrigações previamente à outorga do Contrato (pontos 43 a 47 do Parecer), designadamente no que se refere à elaboração do “Modelo Económico-Financeiro atualizado face às alterações em causa”. Assim, dada a complexidade dos elementos solicitados, apenas foi possível remeter os elementos solicitados em 2 de março que possibilitou a outorga do Contrato em 13 de março pp.

Em face do exposto e tendo em conta que a Obrigação de Serviço Público tarifária deveria ser imposta a partir de janeiro de 2023 de modo a cumprir o estipulado na Resolução de Conselho de Ministros n.º 74-A/2022 a vigência do Contrato deveria ter início também a partir dessa data. De facto, caso a vigência do contrato tivesse início em momento ulterior, implicaria que o operador não poderia ser ressarcido pelo Efeito Financeiro Líquido Negativo pela imposição da OSP tarifária (de acordo com o artigo 24.º do RJSPTP) e, conseqüentemente, os utilizadores do Alentejo Central passariam a pagar, não só o valor dos passes sem qualquer desconto (100% em vez dos 40%) como ainda estariam obrigados a pagar a atualização tarifária dos 6,11%, tendo em conta que não se dispunha de instrumento contratual vigente.

Por outro lado, em nosso entendimento, o aparente incumprimento do disposto no n.º 2 do artigo 81.º da LOPTC, não se deverá aplicar uma vez que o Contrato apenas poderia ser outorgado após o Parecer Prévio Vinculativo da entidade reguladora o qual, conforme exposto anteriormente, apenas foi emitido em 3 de fevereiro sendo condicionado ao cumprimento de um conjunto de obrigações (pontos 43 a 47 do Parecer n.º 09/AMT/2023 anteriormente remetido).

Pelo exposto na resposta ao presente quesito, demonstra-se que a CIMAC desencadeou atempadamente - de forma diligente e responsável - todos os procedimentos (internamente e junto das entidades competentes) com vista à celebração do contrato e ao respetivo envio para efeitos de Fiscalização prévia de acordo com o prazo legal. Contudo, os fatores externos descritos

anteriormente, que não podem de todo ser imputáveis à CIMAC, condicionaram a observância do prazo legal mencionado.

8. a) O Contrato de aplicação do PART aos utilizadores do Transporte Rodoviário do Alentejo Central consiste na imposição de uma Obrigação de Serviço Público resultante da aplicação da redução tarifária aos utilizadores de Serviço Público Rodoviário de Passageiros e, bem assim, ao não aumento do valor dos passes de acordo com a Resolução do Conselho de Ministros n.º 74-A/2022, tendo o Operador direito à percepção de uma compensação (equivalente ao Efeito Financeiros Líquido negativo) calculada nos termos da seguinte fórmula:

Em que:

$$\text{Compensações} = \sum_1^i (PO_i - PR_i) \times Q_i$$

- “Compensações” corresponde ao valor mensal de compensações por obrigações de serviço público tarifárias;

- “PO_i” corresponde ao preço original de cada título “i” abrangido pelas obrigações de serviço público emergentes do presente Contrato;

- “PR_i” corresponde ao preço reduzido de cada título “i”, em resultado da aplicação das obrigações de serviço público resultantes do presente contrato.

- “Q_i” corresponde à quantidade comercializada de cada título “i” abrangido pelas obrigações de serviço público emergentes do presente Contrato no mês correspondente.

De forma a estimar o custo do presente Contrato, tal como explicitado na resposta à questão 5, considerou-se um incremento de 20% sobre os utilizadores de 2022 uma vez que:

- no mês de novembro de 2022 se verificou um incremento aproximado de 20% sobre a média mensal registada durante o ano;

- em 2023, a medida de redução tarifária será aberta a residentes de outras CIM;

- este incremento aproxima-se do modelo económico-financeiro apresentado pelo Operador em sede de Procedimento Concursal.

Contudo, importa tornar a sublinhar a dificuldade na cenarização do comportamento da procura, ainda mais na atual conjuntura não só pela especificidade do contexto da pandemia, mas também por outros fatores que concorrem para o condicionamento e/ou potenciação de utilizadores, tais como a escalada de preços dos combustíveis.

Ora tendo em conta que, de acordo com o presente contrato, o valor da compensação é calculado em função da perda de receita resultante da venda de títulos de transporte com desconto

e, bem assim, do não aumento do valor dos passes face a 2022, caso se verificasse um aumento inesperado do número de utilizadores – e conseqüentemente do custo gerado -o valor estimado seria superior ao contratualizado.

Deste modo, a fixação de um patamar máximo no presente Contrato implicaria que, a partir do momento em que se atingisse esse patamar, os utilizadores deixariam de usufruir do desconto previsto o que seria gerador de tratamento diferenciado de utilizadores com as conseqüentes disrupções de Direitos entre os cidadãos para além de incumprir o disposto na Resolução do Conselho de Ministros n.º 74-A/2022 (não aumento do custo dos passes face a 2022).

8. b) Conforme estipulado anteriormente, a CIMAC é a Autoridade de Transportes competente para os Serviços de Transporte Público de Passageiros do Alentejo Central nos âmbitos municipal, intermunicipal e inter-regional, tendo sido outorgados Contratos Interadministrativos de delegação de competências com todos os Municípios.

De facto, a CIMAC é a entidade adjudicante do Contrato para a “Exploração do Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros do Alentejo Central” (Processo n.º 1829/2021). Deste modo o Contrato referente à aplicação do PART no âmbito do Contrato Visado é celebrado entre a CIM e o Operador uma vez que se trata de uma Obrigação de Serviço Público prevista na Cláusula 12.ª do respetivo Contrato.

Relativamente à estimativa de despesa, o quadro 2 do Anexo 1 discrimina a estimativa de custos resultantes da aplicação do PART em 2023 e do não aumento dos passes relativamente a 2022 tendo também sido identificados os respetivos cabimento e compromisso na alínea u) dos considerandos.

No que se refere à necessidade de transcrição dos compromissos de cada um dos municípios, a celebração do Contrato referente ao PART, bem como a respetiva estimativa de repartição de custos, foram objeto de Deliberações do Conselho Intermunicipal - Informação Técnica n.º INT_CIMAC/2022/885 (anteriormente remetida). Relativamente à aparente insuficiência financeira para fazer face ao contrato, e sem prejuízo do explicitado na resposta à questão 10, importa frisar que esta informação contava apenas com o valor do PART alocado em 2022 (411.349 €), sendo que em 2023 a verba do Fundo ambiental alocada à CIMAC foi incrementada (em 137.703,84 €) para fazer face ao não aumento dos passes (RCM n.º 74-A/2022). Deste modo, e atentos ao disposto no artigo 90º, n.º 1, al. r) do regime anexo à Lei nº 75/2013, de 12 de setembro, o financiamento da aplicação do PART integra-se nas regras de repartição, entre

os municípios associados, não se afigurando a necessidade de inserção da participação de cada Município no Contrato celebrado com a TAC.

9. Conforme estabelecido no contrato a compensação a atribuir ao operador no âmbito do presente contrato diz respeito a 2 parcelas, ambas relativas a compensação pela imposição ao operador de obrigações de serviço público de âmbito tarifário:

a) A compensação relativa à redução de 60% do preço dos passes;

b) O não aumento dos passes em 2023, conforme determinado na Resolução do Conselho de Ministros n.º 74-A/2022.

Assim, o valor máximo da compensação prevista foi calculado de forma a compensar o operador pela imposição destas Obrigações de Serviço Público.

Considerando a necessidade de contabilizar separadamente os valores afetos a cada medida, o cálculo e do pagamento das compensações devidas ao operador, terão em conta o número e passes vendidos em cada mês e a aferição do valor a pagar ao abrigo de cada uma destas medidas.

Neste âmbito, sublinhamos que os pontos 3 e 4 da cláusula 4.^a (e anexo 2) do Contrato em apreço, estabelecem que o Operador deve remeter mensalmente “os dados das vendas e toda a informação pertinente, incluindo informação (...), para a monitorização, fiscalização e cálculo rigoroso das compensações mensais associadas às vendas de títulos de transporte alvo de reduções tarifárias “. Tais elementos são sistematizados no número 3 do Anexo 2, a saber:

“(…)

- Número de Passe;
- Origem e Destino;
- Ano de venda do título;
- Mês de venda do título;
- Tipo de assinatura: o [Normal; 4_18; Sub23];
- Data de início da validade do título;
- Data de fim da validade do título;
- Preço de venda;
- Desconto aplicado.

(…)“

Por outro lado, o Contrato para a Exploração do Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros do Alentejo Central (Processo n.º 1829/2021) estabelece, na cláusula 17.^a e Anexo

X, a obrigatoriedade de reporte no âmbito do acompanhamento e fiscalização do Contrato. Neste contexto, os relatórios de reporte mensais incluem, para além de um conjunto alargado de informação, todos os dados relativos à tipologia de títulos comercializados por Linha.

Em face do exposto, com base na informação remetida pelo Operador - e sem prejuízo de outras ações de fiscalização - a repartição das faturas relativas ao Contrato PART entre as OSP de redução tarifária (stricto sensu) e a decorrente do não aumento dos passes (RCM 74-A/2022) será mensalmente apurada de forma expedita através da rotina de análise da Concessão cruzando os respetivos elementos com o Contrato PART.

10. Conforme referido anteriormente, a Deliberação de 22 de novembro de 2022 (informação n.º INT_CIMAC/2022/885) foi tomada no pressuposto de que o montante alocado pelo Fundo Ambiental seria similar aos anos anteriores, isto é, 411.349 €. Por outro lado, não era ainda conhecido o número de utilizadores PART de novembro de 2022 (o valor mais elevado do ano conforme referido na resposta à questão 5) nem haviam sido considerados os utilizadores de outras CIM (não residentes na CIMAC) e que, portanto, não representava uma base completa para a cenarização de 2023, embora fosse a única possível.

Deste modo, foi elaborada uma segunda informação em janeiro de 2022, que viria a corporizar a informação n.º INT_CIMAC/2023/82 (remetida anteriormente “DESPACHO_APROVACAO_MINUTA.pdf) que viria a merecer o Despacho do Sr. Presidente em 20 de janeiro que seria remetida à AMT ainda no âmbito do pedido de Parecer Prévio Vinculativo.

Sobre esta matéria, importa sublinhar que embora não tenha ainda sido publicado o Despacho referente à repartição de verbas referentes ao número 2 do artigo 169.º da Lei do Orçamento de Estado para 2023 – montante destinado a assegurar o não aumento dos preços vigentes em 2022 dos passes dos transportes públicos – o Fundo Ambiental remeteu, conjuntamente com o modelo do Plano de Aplicação do PART para 2023 (em 21 de dezembro de 2022), uma tabela onde consta a repartição deste valor o que, no caso da CIMAC, representa um aumento de 137.703,84 € na dotação do montante a transferir pelo FA, totalizando, deste modo, 549.052,84 € para aplicação do PART em 2023 (vd. anexo “MODELO_PART_2023_FA.pdf”).

Contudo, apesar do custo previsto na minuta aprovada em janeiro ser superior ao previsto na informação inicial aprovada em novembro (587.099,25 € + IVA e 488.844,67 € + IVA, respetivamente), o facto é que, como não se havia incluído na informação inicial o montante

referente ao não aumento dos passes, o montante aprovado inicialmente será suficiente para suportar o custo gerado pelo contrato PART. No entanto, na submissão do Contrato a Fiscalização Prévia, por lapso, não constavam os Mapas financeiros relativos ao compromisso da totalidade da verba necessária que se remete agora em anexo tal como solicitado no ponto 11.

Ainda relativamente ao reforço verificado, esclarece-se que na informação inicial o custo não coberto por verbas do Fundo Ambiental para o presente Contrato era de 230.366,10 € (valores com IVA), sendo que o montante para fazer face ao Contrato aprovado em janeiro de 2023 é de 205.372,99 € (valores com IVA).”

Alteração oficiosa da matéria de facto

9 Nos termos dos art.ºs. 662.º, n.º 1 e 665.º, n.ºs 1 e 2, do Código de Processo Civil (doravante CPC), *ex vi* art.º 8o.º da LOPTC, acrescentam-se os seguintes factos, por assentes, por plenamente provados pelos documentos juntos aos autos e por se mostrarem essenciais para o conhecimento da causa e do objeto do recurso:

s) Dispõe a Cláusula 3.ª do “Contrato para Aplicação do Programa de Redução Tarifária (PART) nos Serviços Públicos de Transporte Rodoviário de Passageiros do Alentejo Central”, sob apreciação, o seguinte: “Cláusula 3.ª

Aplicação do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART)

1) A aplicação do PART abrange as deslocações dos residentes nos municípios que integram a CIMAC ou de utilizadores de outras CIM cujas carreiras inter-regionais sejam da responsabilidade da Autoridade de Transportes CIMAC, incidindo sobre a redução tarifária das tarifas dos títulos mensais, e rege-se pelas seguintes regras:

a. É aplicado um desconto de 60% nas “Assinaturas de Linha Mensal” dos tipos “Normal”,

b. O diferencial da receita entre o tarifário atualmente em vigor e o tarifário reduzido nos termos da alínea anterior será subvencionado ao Operador nos termos da Cláusula Sétima;

c. As assinaturas de linha inter-regionais serão comparticipadas desde que os utilizadores sejam residentes na área geográfica da CIMAC e tenham efetuado o respetivo registo nos termos do ponto 1 do Anexo 3.

2) A TAC – Transportes do Alentejo central obriga-se, a aplicar a redução tarifária referida no n.º 1 durante o período de vigência do presente contrato, nos serviços de transporte público

rodoviário por si explorados ao abrigo do Contrato para a Exploração do Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros no Alentejo Central.

3) Os restantes títulos do Operador não referidos no n.º 1 da presente cláusula não são abrangidos pelo presente Contrato, sendo necessária a realização de adenda ao mesmo no caso de ambas as Partes acordarem incluir outros títulos.

4) Os preços de venda ao público resultantes da aplicação do número 1 incluem IVA à taxa legal em vigor.”

t) O Anexo 2 do contrato sujeito a fiscalização nestes autos dispõe o seguinte: “Anexo 2

Informação a Fornecer pelo Operador

1) Para efeitos de implementação, monitorização e fiscalização das obrigações de serviço público acordadas nos termos deste Contrato, o Operador obriga-se a fornecer mensalmente à CIMAC, adicionalmente aos reportes mensais obrigatórios previstos no Anexo X ao Contrato para a Exploração dos Serviços Públicos de Transporte, de informação relativamente às quantidades de títulos vendidos com descontos PART e informação contabilística, para a monitorização, fiscalização e cálculo rigoroso das subvenções, nos termos e com o detalhe identificados nos pontos seguintes.

2) Esta informação será reservada e destinada apenas para efeitos das responsabilidades e atribuições da CIMAC no âmbito da aplicação do PART e deste Contrato.

3) Dados de vendas a fornecer:

Número de Passe;

Origem e Destino;

Ano de venda do título;

Mês de venda do título;

Tipo de assinatura:

[Normal; 4_18; Sub23];

Data de início da validade do título;

Data de fim da validade do título;

Preço de venda;

Desconto aplicado.

4) Discriminação das assinaturas de Linha de utilizadores registados em outras CIM que utilizem a rede inter-regional da competência da CIMAC;

5) *Os dados previstos nos números anteriores são transmitidos mensalmente pelo Operador à CIMAC por via eletrónica em formato editável.*”

u) Para além do já dado por assente em d), do parecer da AMT emitido em 03/02/2023, consta o seguinte: “

22. O aditamento foi efetuado de forma a acomodar o Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos (PART), enquanto obrigação de serviço público) que se traduz numa diminuição de rendimentos associados à imposição de venda de títulos de transporte a preços reduzidos, importando financiar a despesa associada à perda de rendimentos.
32. Ora, a modificação contratual em apreço não conduz à alteração substancial do objeto do contrato, na medida em que estamos perante a prestação de serviços de transporte público de passageiros adicionais, com a mesma natureza do objeto do contrato, tal como previsto no Contrato.
33. A alteração proposta afigura-se não configurar uma forma de impedir, restringir ou falsear a concorrência, nem são introduzidas alterações que, se fizessem parte do caderno de encargos, teriam ocasionado, de forma objetivamente demonstrável, a alteração da ordenação das propostas avaliadas ou a admissão de outras propostas, dado que estamos perante uma operacionalização daquilo que já constava expressamente das peças do concurso: a possibilidade de realização de serviços de transporte adicionais.
34. A modificação contratual não se afigura alterar o equilíbrio económico do contrato a favor do cocontratante em termos de este ser colocado em situação mais favorável do que a resultante do equilíbrio inicialmente estabelecido.
35. Por seu turno, no que concerne à minuta de contrato para aplicação do PART nos serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros do Alentejo central, começa-se por assinalar que nos termos do consignado nos pontos 12.2 e 12.3 da Cláusula 12.^a do contrato para a exploração do serviço público de transporte rodoviário de passageiros do Alentejo Central, a concessionária obriga-se a colaborar na implementação das reduções tarifárias que vierem a ser determinadas pela concedente, de acordo com as medidas previstas para cada ano, as quais configuram obrigações de serviço público adicionais ao referido contrato.
36. Outrossim, em cumprimento do preceituado na Cláusula 7.7 do Contrato e do artigo 23.º do Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros (RJSPTP), verifica-se a necessidade de contratualização autónoma através de contrato próprio de

- onde constem as reduções tarifárias a praticar e o montante de compensações a atribuir por redução dos preços praticados nos títulos de transporte comercializados.
37. Nesta linha, a elaboração do contrato em apreço, que preceitua que a aplicação das reduções tarifárias se estima que gere um efeito financeiro líquido negativo num montante de 488.844,67 € (quatrocentos e oitenta e oito mil e oitocentos e quarenta e quatro euros e sessenta e sete cêntimos) acrescido de IVA à taxa legal em vigor, entre 01 de janeiro e 31 de dezembro de 2023, que resulta em boa medida da estimativa em alta do número de utilizadores e dos aumentos tarifários produzidos pela Taxa Atualização Tarifária para o ano de 2023, nos termos densificados no Anexo 1 à minuta de contrato em análise.
 38. Salienta-se, ainda, que em relação ao procedimento anterior, já visado pelo Tribunal de Contas, verifica-se que o prazo plasmado na minuta de contrato atinente ao PART é de doze meses, ao invés do anterior que abrangia apenas um período de quatro meses, havendo um incremento do valor a suportar pela CIMAC a título de compensação tarifária de cerca de 328.287,01 € (trezentos e vinte oito mil euros e duzentos e oitenta e sete euros e um cêntimo), em consequência do acréscimo da estimativa do número de utilizadores, influenciada pelo alargamento do período, e, como se referiu, pelo efeitos dos aumentos tarifários decorrentes da aplicação da taxa de atualização tarifária para o ano de 2023, que se cifrou em 6,1%..
 39. Ora, nos termos do previsto da Cláusula 7.7 do Contrato a imposição dessas OSP Adicionais gera o dever de compensação pela CIMAC em idêntico valor, sendo a despesa financiada pelo PART de acordo com as condições definidas anualmente pela Lei do Orçamento do Estado.
 40. A despesa gerada pelas OSP adicionais impostas pela minuta de Contrato em análise cumprem os limites previstos no artigo 420.º-A do Código dos Contratos Públicos
 41. De qualquer forma, a Autoridade de Transportes apresentou a AMT uma minuta de contrato para aplicação do PART indicando que nos termos do Contrato a Concessionária se obriga a colaborar na implementação das reduções tarifárias que venham a ser determinadas pelo Concedente e que, nos termos do Artigo 23.º do RJSPTP, essa contratualização deve ser autónoma, através de contrato próprio, de onde constem as reduções tarifárias a praticar bem como as respetivas compensações (que se estimam em 488.844,67 euros para o período entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2023).
-
42. Ora, como bem se refere, esta obrigação de serviço público tarifária resulta de uma regra geral, imposta pelo Governo para 2023 que determina que durante este ano não tenham lugar aumentos tarifários nos "passes" (com impactos para os passageiros) Ainda assim, tratando-se de uma OSP (uma "OSP Adicional"), esta deve ser compensada, de acordo com o regime legal aplicável (Regulamento 1370/2007, RJSPTP, considerando, ainda o disposto na RCM 74-A/2022, na LOE23 e ainda na Deliberação da AMT relativa à TAT para 2023), desde que sejam respeitados os limites previstos no Artigo 420º-A do CCP.
 46. De qualquer forma, uma vez que a fundamentação e a execução contratual devem propugnar por alcançar pressupostos de transparência e objetividade, e tendo em conta a obrigação que impende sobre as autoridades de transportes de assegurar, através de

modelo contratual válido e exequível, a manutenção da disponibilização de um serviço público essencial, determina-se_

- Previamente à assinatura dos contratos, deve ser remetido à AMT o modelo económico-financeiro atualizado, face às alterações em causa;
- Devem ser segregadas, designadamente de forma contabilística, as receitas das compensações pagas a diversos títulos (por contrato, por reduções tarifárias, por compensação por não atualização tarifária, etc)
- Deverão ser enviados à AMT, assim que assinadas, as versões definitivas dos contratos.

47. Mais se recomenda que a contratualização, de forma autónoma, da obrigação de serviço adicional relativa à implementação de não atualização tarifária para 2023, pelas razões explanadas no presente parecer. ”.

v) O Modelo Económico-Financeiro inicial do contrato previa o seguinte: “

Demonstração de Resultados

	2021	2022	2023	2024	2025
Vendas e serviços prestados	2 923 802	2 955 800	2 988 173	3 047 937	3 108 896
Subsídios à Exploração					
Ganhos/perdas imputados de subsidiárias, associadas e empreendimentos conjuntos					
Variação nos inventários da produção					
Trabalhos para a própria entidade					
CMVMC	0	0	0	0	0
Fornecimento e serviços externos	1 151 846	1 163 365	1 174 998	1 186 748	1 198 616
Gastos com o pessoal	1 247 419	1 259 893	1 272 492	1 285 217	1 298 069
Imparidade de inventários (perdas/reversões)					
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	0	0	0	0	0
Provisões (aumentos/reduções)					
Imparidade de investimentos não depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)					
Aumentos/reduções de justo valor					
Outros rendimentos e ganhos					
Outros gastos e perdas					
EBITDA (Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos)	524 536	532 542	540 683	575 971	612 210
Gastos/reversões de depreciação e amortização	107 500	221 250	394 583	569 583	919 583
Imparidade de activos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)					
EBIT (Resultado Operacional)	417 036	311 292	146 099	6 388	-307 373
Juros e rendimentos similares obtidos	0	0	0	0	0
Juros e gastos similares suportados	4 167	7 901	11 147	10 945	8 987
RESULTADO ANTES DE IMPOSTOS	412 870	303 390	134 952	-4 557	-316 360
Imposto sobre o rendimento do período	86 703	63 712	28 340	0	0
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	326 167	239 678	106 612	-4 558	-316 360
Efeito Líquido	326 167	239 678	106 612	-4 557	-316 360
					351 541 ”.

u) Na sequência da receção do Parecer da AMT, a CIMAC enviou em 08/02/2023 um email a solicitar esclarecimentos, nos seguintes termos: “Exmos. Senhores,

Sobre o assunto em proémio e na sequência do envio do V. Parecer n.º 09/AMT/2023, de 2 de fevereiro, somos pelo presente a solicitar os V. esclarecimentos acerca das seguintes questões resultantes da N. análise ao documento:

A) *Refere o ponto 9 do V. parecer que “o segundo aditamento tem como objeto a modificação da Rede cuja exploração foi atribuída à concessionária através do Contrato de concessão sendo definida a compensação a atribuir pelo cumprimento das novas Obrigações de Serviço Público”. No entanto, os documentos remetidos para PPV não configuram qualquer alteração à rede, mas apenas a imposição de obrigações tarifárias associadas á implementação*

das medidas do Programa de Apoio à redução Tarifária e a consequente compensação por perda de receita do Operador, ao abrigo do Artigo 24.º do RJSPTP;

B) No ponto 27 do Parecer é referido que “o aditamento foi efetuado de forma a acomodar o Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos (PART)”. Na verdade, o próprio “Contrato para a Exploração do Serviço Público de Transporte de Passageiros do Alentejo Central” já previa a aplicação do PART, como de resto é explicitado no ponto 39 do V. parecer.

C) Não se alcança o motivo pelo qual é citado o Decreto-Lei n.º 14-C/2020 (ponto 28 do Parecer) uma vez que, como é sabido, este Diploma Legal configura a forma de atribuição de financiamento e compensação aos operadores 4 no âmbito da crise pandémica o que, manifestamente, não é o objeto de nenhum dos documentos remetidos para Parecer Prévio Vinculativo;

D) O ponto 32 do Parecer justifica que “a modificação contratual em apreço não conduz à alteração substancial do objeto do contrato, na medida em que estamos perante a prestação de serviços de transporte público de passageiros adicionais (...)”. Esclarecemos que nenhum dos documentos remetidos para PPV se refere à prestação de serviços adicionais, mas sim à imposição de OSP tarifárias e respetiva compensação de acordo com o cálculo do Efeito Líquido Negativo estabelecido no Anexo 1 do Contrato de aplicação do PART para 2023;

E) No que se refere ao ponto 33 do Parecer é, mais uma vez, referido que “a alteração proposta afigura-se não configurar uma forma de impedir, restringir ou falsear a concorrência (...) dado que estamos perante uma operacionalização daquilo que já constava expressamente das peças do concurso: a possibilidade de realização de serviços de transporte adicionais.”. Tornamos a sublinhar que os documentos remetidos para efeitos de PPV se referem exclusivamente a Obrigações de Serviço Público de carácter tarifário e a respetiva compensação pela perda de receita do Operador e, em hipótese alguma, à realização de serviços adicionais;

F) No ponto 37 do Parecer e tal como esclarecido no V. email, o valor a constar no contrato será o mencionado no N. email de 20 de janeiro (587 099,25 € + IVA) tal como clarificado na V. comunicação de 06 de fevereiro;

G) Relativamente ao ponto 46 do Parecer, referente ao envio do modelo económico-financeiro atualizado, afigura-se-nos que as peças remetidas para Parecer Prévio Vinculativo não configuram qualquer alteração ao Modelo Económico-Financeiro visto incidirem exclusivamente sobre OSP de carácter tarifário previstas no Contrato em vigor e plena eficácia. Com efeito, analisando cada um dos documentos remetidos, importa sublinhar que:

i) o “Segundo Aditamento ao Contrato para a Exploração do Serviço Público de Transporte de Passageiros do Alentejo Central” refere-se exclusivamente a uma alteração tarifária relativa ao Lote 2. Assim, e tal como referido no ponto 49 do V. parecer, tratando-se o Lote 2 de uma prestação de serviços, a receita é detida pela CIMAC pelo que não existe lugar a qualquer compensação ao operador;

ii) o “Contrato para Aplicação do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) nos Serviços Públicos de Transporte Rodoviário de Passageiros do Alentejo Central” refere-se à aplicação (em 2023) do Programa de Apoio à Redução Tarifária e ao não aumento dos passes nos termos da RCM n.º 74-A/2022. Com efeito e tal como explicitado no V. parecer (ponto 39) a imposição destas OSP “gera o dever de compensação pela CIMAC (...) sendo a despesa financiada pelo PART de acordo com as condições definidas anualmente pela LOE”. Assim, não se verifica qualquer aumento de receitas do Operador, uma vez que este receberá o mesmo montante pela venda dos títulos de transporte, pagando os utilizadores 40 % do valor dos passes (valor de 2022), enquanto que a CIMAC compensa os restantes 60% e, bem assim, o aumento introduzido pela TAT 2023 (6,11 %), pelo que não se vislumbra qualquer alteração ao modelo económico-financeiro apresentado. Neste sentido, agradecemos a V. clarificação relativamente à necessidade do envio do modelo económico-financeiro solicitado;

H) Agradecemos ainda a clarificação do ponto 47 do Parecer que refere “Mais se recomenda que a contratualização, de forma autónoma, da obrigação de serviço adicional relativa à implementação de não atualização tarifária para 2023, pelas razões explanadas no presente parecer”. Recordamos que a Obrigação de Serviço Público referente ao não aumento dos passes se encontra prevista no Contrato PART 2023.

Ao terminar, recordamos que o “Contrato para Aplicação do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) nos Serviços Públicos de Transporte Rodoviário de Passageiros do Alentejo Central” suporta a aplicação das medidas de redução tarifária previstas para vigorar desde 1 de janeiro, além de garantir o não aumento dos passes durante o corrente ano. Assim, tendo em conta que ainda não foi outorgado o Contrato com o Operador (e que o mesmo deverá ser remetido ao Tribunal de Contas para efeitos de Fiscalização Prévia), poderemos estar perante a iminência de uma disrupção na aplicação do PART pelo que agradecemos os V. melhores ofícios na clarificação das questões acima mencionadas de modo a agilizar a respetiva outorga.”

x) A AMT respondeu através de email enviado a 08/02/2023, com o seguinte teor: “..., somos a esclarecer o seguinte:

• No ponto 27 do Parecer é referido que “o aditamento foi efetuado de forma a acomodar o Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos (PART)”. De facto, o “Contrato para a Exploração do Serviço Público de Transporte de Passageiros do Alentejo Central” já previa a aplicação do PART, sendo que o aditamento concretiza esse comando;

• O Decreto-Lei n.º 14-C/2020 foi citado uma vez que se mantém em vigor e o mesmo enquadra a aplicação de diversos programas de financiamento, incluindo o PART;

• No ponto 8, 32 e 33 são referidos, efetivamente, “serviços de transporte público de passageiros adicionais”, mas estão em causa OSP tarifárias adicionais, que fazem parte do serviço de transportes e o complementam como se comprova pela documentação;

• Quanto ao pedido de envio do modelo económico-financeiro atualizado, importa esclarecer, à partida, a alteração de receitas tarifárias não impactam num operador quanto esteja em causa uma prestação de serviços e este tenha apenas como receitas a remuneração prevista contratualmente por tal prestação de serviços. O mesmo não acontece numa concessão, por definição. Estando em causa um contrato misto – o que decorre das peças aprovadas pela AMT - importa que a cada alteração seja o respetivo modelo atualizado, devendo ser evidente e claro se existiram alterações, ou não, no todo ou em parte. De qualquer modo, importa referir que, mesmo numa prestação de serviços importa conhecer os impactos na entidade pública e designadamente na alteração das suas receitas, o que é relevante para apurar o acréscimo ou diminuição da sua capacidade em financiar a remuneração do operador. Ou seja, relevam todos os impactos para o operador bem como para a autoridade de transportes;

• No que se refere à referência à “contratualização, de forma autónoma, da obrigação de serviço adicional relativa à implementação de não atualização tarifária para 2023” está em causa a necessidade de apurar, de forma separada, o que configura financiamento de OSP decorrentes de descontos tarifários, tal como vinha sendo efetuado, e o apuramento do efeito da OSP de manutenção de tarifas para 2023 que, apesar de ser financiada também pelo PART, está baseada numa resolução do Conselho de Ministros e no Orçamento do Estado para 2023....”.

y) Na sequência de tal resposta, a CIMAC enviou à AMT um email em 02/03/2023 com o seguinte teor: “...Sobre o assunto em epígrafe e na sequência das orientações expressas no ponto 46 do V. Parecer n.º 09/AMT/2023, no que se refere à atualização do modelo Económico-Financeiro da concessão CIMAC, a Demonstração de Resultados previsional foi atualizada com os pressupostos previsionais a seguir:

- a) *Manutenção do prazo de 5 anos de concessão;*
- b) *Data de início da exploração em Setembro de 2022;*
- c) *Atualização de valores com a inflação real e prevista e TAT real e prevista;*
- d) *Consideração das reduções de rendimentos e aumentos estimados da procura em 15%, com os ajustamentos no tarifário;*
- e) *Consideração das compensações previstas com o ajustamento do tarifário.*

Em resumo, os resultados do modelo para o concessionário foram afetados negativamente pelas alterações da taxa de inflação, mas a viabilidade da concessão é mantida, com um efeito financeiro líquido positivo, mesmo considerando os efeitos financeiros líquidos adicionais decorrentes das alterações, como a redução do rendimento, as alterações na procura e o aumento das compensações nos passes. O EFL positivo previsto de 351 mil euros, é atualizado para um EFL de 216 mil euros, igualmente positivo. Além disso, a TIR continua adequada à exploração da concessão, com um valor de 8%. Anexam-se os ficheiros em Excel do Modelo Económico-Financeiro do Concessionário e da Demonstração de Resultados atualizada, incluindo a análise de indicadores do Efeito Financeiro Líquido, TIR e VAL.

Em face do exposto, e após o envio da presente informação à AMT, a CIMAC irá dar sequência à assinatura do Contrato com o Operador TAC e remeterá a versão definitiva tal como determinado no (mesmo) ponto do V. Parecer (pt. 46). “

z) O Modelo Económico-Financeiro atualizado remetido pela CIMAC à AMT tem o seguinte teor: ”



Plano de aplicação PART 2023

Entidade (CM / AM): **Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central**
Montante máximo a transferir pelo Fundo Ambiental: **549 053 €**

- Notas:**
1. Preencher a tabela abaixo com as medidas a implementar, que deverão ser depois detalhadas noutro documento
 2. Não preencher as colunas a sombreado
 3. No caso de serem acrescentadas linhas verificar que a consistência das fórmulas é preservada

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 74-A/2022 estabeleceu medidas excecionais de apoio às famílias para mitigação dos efeitos da inflação, entre as quais se seria alocada uma verba adicional ao PART para garantir que não há aumento dos passes dos transportes públicos. No Orçamento de Estado de 2023 estão previstos 50ME para assegurar a manutenção dos preços vigentes em 2022 dos passes de transportes públicos, através da consignação de receitas ao Fundo Ambiental nos termos do Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro. Esta verba será distribuída juntamente com as verbas do PART, não pendendo sobre ela a obrigatoriedade de comparticipação dos municípios. Assim, devem as Autoridades de Transportes proceder à atualização dos preços sobra a que se refere o n.º5 do art.º 6 da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, remunerando os operadores com os aumentos previstos, por forma a assegurar a sustentabilidade do sistema de transportes. Nas tabelas em baixo, os valores a considerar devem refletir o aumento de encargos associados a esta medida, constando da folha aux os valores de apoio que cabem a cada CM e AM. Estas verbas adicionais poderão então ser aplicadas nas medidas do PART de forma a manter os preços dos passes para os utilizadores, face à subida dos preços em 2023.

#	Tipologia da Medida	Descrição da Medida	Período de Execução		Global	Financiamento		
			De (dd/mm/aaaa)	A (dd/mm/aaaa)		Do FA	Da Entidade	%
Linha de exemplo	Selecionar a "Tipologia" da medida na lista que aparece na célula	Descrever sucintamente a medida, quantificando a população abrangida pela redução tarifária proposta ou aumento da oferta em veículos.km, quando aplicável	Data de entrada em vigor da medida	Data do fim de vigência da medida	Custo global da medida (cálculo automático)	Financiamento solicitado ao FA	Financiamento a investir pela Entidade	% a que corresponde o investimento da entidade (cálculo automático)

Medidas de redução tarifária (de acordo com o art.º 3º do DL n.º 1-A/2020)

1	Apoio à redução tarifária transversalmente a todos os utentes;	Redução Tarifária de 60% na Aquisição de Passes Sociais (Transporte Rodoviários). Aplicável a toda a população do Alentejo Central.	01/01/2023	31/12/2023	518 175,35 €	332 828,53 €	185 346,82 €	55,69%	
2	Apoio à redução tarifária transversalmente a todos os utentes;	Redução tarifária de 60% na aquisição de passe aplicável aos alunos do ensino secundário	01/01/2023	31/12/2023	129 241,15 €	83 012,71 €	46 228,44 €	55,69%	
3	Apoio à redução tarifária transversalmente a todos os utentes;	Redução tarifária aos utilizadores dos Transportes Urbanos de Évora. Medida gerida pela Câmara Municipal de Évora	01/01/2023	31/12/2023	160 422,04 €	61 702,30 €	98 719,74 €	159,99%	
4	Apoio à redução tarifária transversalmente a todos os utentes;	Redução Tarifária de 40% aos utilizadores dos transportes ferroviários portadores do Flexipasse	01/01/2023	31/12/2023	111 331,66 €	71 509,29 €	39 822,37 €	55,69%	
n									
					SUBTOTAL (1)	919 170,20 €	549 052,84 €	370 117,36 €	67,41%

Medidas de aumento de oferta / expansão da rede

1					- €			
2					- €			
3					- €			
...					- €			
n					- €			
					SUBTOTAL (2)	- €	- €	- €

Subtotal (1+2) 919 170,20 € 549 052,84 € 370 117,36 € 67,41%

#	Tipologia da Medida	Descrição da Medida	Operador	Período de execução		Global	Financiamento		
				De (dd/mm/aaaa)	A (dd/mm/aaaa)		Do FA (PART)	Da Entidade	%
Linha de exemplo	Selecionar a "Tipologia" da medida na lista que aparece na célula	Identificar o Operador financiado		Data de entrada em vigor da medida	Data do fim de vigência da medida	Custo global da medida	Financiamento solicitado ao FA - verbas do PART 2023	Financiamento a investir pela Entidade	% a que corresponde o investimento da Entidade (cálculo automático)

Medidas de financiamento dos serviços de transporte, nos termos definidos no Decreto-Lei n.º 14 -C/2020, de 7 de abril

1								
2								
3								
...								
n								
					SUBTOTAL (3)	- €	- €	- €

”.

bb) O anexo I do contrato outorgado em 18/08/2021 entre as mesmas partes dos presentes autos, denominado “*Contrato para a Exploração do Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros do Alentejo Central*”, que teve na fiscalização prévia o n.º 1829/2021, um tinha o seguinte teor: “ANEXO I

REDE E SERVIÇOS A CONTRATUALIZAR

1. *A rede e níveis mínimos de serviço a contratualizar em cada lote é a que consta do presente Anexo, devendo ser concretizada no Plano de Exploração elaborado nos moldes previstos no Anexo II (Plano de Exploração).*

2. *Nos termos do disposto no presente Anexo, a Concessionária deverá assegurar:*

2.1. A exploração da rede base do Lote 1, em regime de concessão de serviço público, cujas carreiras integram o Apêndice I.1 ao Anexo I do Caderno de Encargos.

2.2. A exploração da rede complementar do Lote 1, em regime de prestação de serviços, cujas carreiras se identificam no Apêndice I.2 ao Anexo I ao Caderno de Encargos, bem como de outras que venham a ser solicitadas pelos municípios até ao limite dos veic.km contratualizados.

2.3. A exploração da rede urbana de Vendas Novas do Lote 2, em regime de prestação de serviços, cujas carreiras se identificam no Apêndice I.3 ao Caderno de Encargos.

3. A rede complementar visa assegurar ajustes de oferta em termos de horários e percursos não assegurados pela rede base, nomeadamente em função de necessidades de transporte escolar dos municípios do Alentejo Central, podendo ser ajustada anualmente em função de necessidades que venham a ser identificadas mediante a contratualização de serviços (percursos ou paragens) adicionais, remunerados com base no preço por veículo*km em vigor para a restante rede complementar, com os limites previstos no artigo 420.º-A do CCP.

4. Nos termos do disposto nos números anteriores, a Concessionária deverá contemplar no plano de exploração a elaborar anualmente e a submeter à aprovação da Concedente nos termos da Cláusula 5.4. do Contrato e do seu Anexo II a rede base a explorar em regime de concessão, bem como proposta para rede complementar ajustada em função das necessidades de transporte escolar dos municípios.

5. A estimativa de veículos.km a produzir nos termos do Contrato, para cada um dos lotes e redes, é a que se apresenta no quadro seguinte:

Redes	Estimativa veículos.km (anuais)	Estimativa veículos.km (5 anos do contrato)
Lote 1 – Rede base	2 805 222	14 026 110
Lote 1 – Rede complementar	180 035	900 175
Lote 2 - Rede Urbana Vendas Novas	42 840	214200

6. Relativamente à rede complementar do Lote 1 – Rede Complementar, identificam-se nas fichas do Apêndice I.2 do Anexo I ao Caderno de Encargos cerca de 46 437 veículos.km anuais correspondentes a serviços atualmente existentes e que deverão continuar a ser assegurados, sendo o valor remanescente de veículos.km estimados correspondente a previsões dos municípios que deverão ser comunicadas anualmente à Concessionária e previstas no plano de exploração anual a apresentar à Concedente, a contratualizar nos termos e com os limites referidos no ponto 3. supra.

7. As estimativas de veículos.km comerciais indicados nos Apêndices ao presente Anexo têm por base os seguintes pressupostos:

7.1. No Período Escolar: 34 semanas de Dias Úteis, 43 sábados, 44 domingos e 5 feriados;
e

7.2. No Período Não escolar: 16 semanas de Dias Úteis, 9 Sábados, 8 Domingos e 5 Feriados.

8. O número de veículos.km efetivos a produzir pela Concessionária corresponde ao valor que resultar, em cada ano, dos percursos, circulações, horários e Dias-Tipo previstos no Plano de Rede e Oferta e efetivamente realizados.”

cc) Por email datado de 16/05/2023, o Gabinete do Secretário de Estado da Mobilidade Urbana informou a CIMAC do seguinte:”

De: Gabinete Sec. Est. da Mobilidade Urbana <gabinete.sem@maac.gov.pt>
Enviado: 16 de maio de 2023 11:07
Para: Geral CIMAC
Cc: CIMAC Transportes; André Espenica; Jerónimo José
Assunto: RE: Alocação de verbas referentes ao PROTransP 2022

Exmo. Senhor
Presidente do Conselho Intermunicipal,

Em resposta às questões colocadas por V. Exa no mail de 31 de março de 2023, somos a informar que, pese embora ainda não ter sido publicado o despacho do Protransp relativo a 2023, não estão previstas alterações às regras de distribuição das verbas do PART e do PROTRANS P previstas no OE de 2023.

Tal como previsto, no art.º 264.º da LOE 2023, estão em curso os trabalhos para a revisão dos programas de mobilidade sustentável (PART e PROTRANS) com vista a assegurar uma maior previsibilidade das verbas afetas a estes programas, à atualização da sua repartição territorial e a uma maior autonomia por parte das autoridades de transportes na alocação.

Por fim, relembra-se que as verbas deste programa podem ser mobilizadas para o financiamento de transportes, ao abrigo do DL n.º 14-C/2020, de 7 de abril.

Com os melhores cumprimentos,

 REPÚBLICA
PORTUGUESA | GABINETE DO SECRETÁRIO DE ESTADO
DA MOBILIDADE URBANA

Gabinete do Secretário de Estado da Mobilidade Urbana
Ministério do Ambiente e Ação Climática
Rua de “O Século”, n.º 51
1200-433 Lisboa, PORTUGAL
TEL + 351 21 323 1500
www.portugal.gov.pt

”

III. DE DIREITO

O objeto do recurso

10 As questões a decidir neste recurso são:

- aferir do erro decisório porque o contrato sujeito a fiscalização prévia, relativamente ao qual foi recusado o visto, não constitui uma modificação objetiva do “*Contrato para a Exploração do Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros do Alentejo Central*”, inicialmente celebrado, mas é, antes, um contrato autónomo que tem por objeto a imposição de uma obrigação de serviço público e a respetiva compensação, ainda que com reflexo na execução do referido contrato de serviço público;

- aferir do erro decisório porque o contrato sujeito a fiscalização prévia, se se entender que constitui uma modificação objetiva do “*Contrato para a Exploração do Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros do Alentejo Central*”, inicialmente celebrado, respeita os limites do art.º 313.º do CCP, na versão introduzida pela Lei n.º 30/2021, de 21/05;

- aferir do erro decisório porque o contrato sujeito a fiscalização prévia, se se entender que constitui uma modificação objetiva do “*Contrato para a Exploração do Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros do Alentejo Central*” respeita os limites do art.º 313.º, n.º 1, al. a) e b), na redação do CCP anterior à data de entrada em vigor da Lei n.º 30/2021, de 21/05, e não lhe é aplicável o art.º 420.º-A do CCP, na mesma redação.

Os ónus da Entidade fiscalizada e a delimitação do recurso

11 As entidades fiscalizadas estão sujeitas ao ónus de alegarem e provarem o preenchimento dos requisitos legais para obtenção do visto, atento o disposto no art.º 81.º, n.º 1, da LOPTC, as instruções constantes da Resolução n.º 3/2022 da 1.ª Secção do TdC, aprovada ao abrigo do art.º 77.º, n.º 1, al. b), da LOPTC e os respetivos encargos instrutórios decorrentes do conteúdo das devoluções determinadas pelo DECOP e pelo TdC, com suporte no disposto pelo art.º 81.º, n.º 1, da LOPTC.

12 As conclusões das alegações definem o objeto do recurso e delimitam o âmbito de intervenção do tribunal *ad quem* (cf. art.ºs 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 (cf. art.º 608.º, n.º 2, *ex vi* art.º 663.º, n.º 2, do CPC), normas supletivamente aplicáveis ao presente recurso nos termos do art.º 80.º da LOPTC.

13 No recurso, o tribunal *ad quem* está apenas obrigado a resolver as questões que lhe sejam submetidas à apreciação e que não se encontrem prejudicadas pela solução

dada a outras – e não a apreciar todos os argumentos produzidos nas alegações e conclusões de recurso, conforme o disposto nos artigos 608.º, n.º 2 e 663.º, n.º 2, do CPC.

Da qualificação do contrato como um contrato autónomo e não como uma modificação objetiva ao contrato inicial

14 Quanto à invocação do erro decisório por o contrato sujeito a fiscalização prévia, relativamente ao qual foi recusado o visto, não constituir uma modificação objetiva do “*Contrato para a Exploração do Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros do Alentejo Central*”, inicialmente celebrado, mas ser, antes, um contrato autónomo, que tem por objeto a imposição de uma obrigação de serviço público e a respetiva compensação, ainda que com reflexo na execução do referido Contrato de Serviço Público, é uma invocação improcedente.

15 Basta atentarmos nos factos provados em b), f), g), h), o), n), p) e bb), para facilmente se concluir que o contrato fiscalizado está, como bem se afirma no Acórdão recorrido, indissociavelmente ligado ao contrato inicialmente celebrado e apreciado no processo de fiscalização prévia n.º 1829/2021.

16 O contrato fiscalizado constitui a “*contratualização autónoma*” referida na cláusula 7.ª do contrato inicial, que indica que as OSP que venham a ser impostas ao abrigo desse contrato e nos termos do art.º 23.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 09/06, têm de ser aceites pela Concessionária desde que sejam previstas na dita contratualização as respetivas compensações pelo acrescento de OSP.

17 Claramente, a expressão “*contratualização autónoma*” é assumida como relativa a uma contratualização decorrente do contrato inicial mas titulada através de um novo acordo, que constituiu uma extensão ou modificação pontual do contrato inicial.

18 Ou seja, o presente contrato não *vive* autonomamente sem o contrato anterior, mas, diversamente, vai ali encontrar o suporte essencial no que se refere às OSP que foram contratualizadas e que justificam as atuais medidas de redução tarifária.

19 As OSP agora contratualizadas constituem, ainda, uma substituição temporária - a vigorar de 01/01/2023 a 31/12/2023 - do tarifário previsto no anexo VI do anterior contrato- cf. cláusula 1.º do contrato fiscalizado.

20 Portanto, há que concluir, que as bases da relação contratual se mantêm no contrato inicial e o novo contrato visa apenas uma modificação temporária e pontual de alguns aspetos aí previstos, designadamente, os relativos às OSP adicionais.

21 Está-se, pois, frente a uma modificação contratual do contrato inicial e não a um contrato autónomo, entendido como um novo contrato, com um regime completo, que se apresenta totalmente independente do contrato anterior.

Da aplicação da Lei n.º 30/2021, de 21/07, no tempo, no que concerne a modificações a contratos

22 Vem o Recorrente invocar um outro erro decisório aduzindo que ainda que se considere que o contrato sujeito a fiscalização prévia é uma modificação objetiva do “*Contrato para a Exploração do Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros do Alentejo Central*”, inicialmente celebrado, esta modificação respeita os limites do art.º 313.º do CCP, na versão introduzida pela Lei n.º 30/2021, de 21 /05, que é a versão que se deve aplicar atendendo ao art.º 27.º, n.º 3, desta Lei. Para o efeito, aduz o Recorrente que o fundamento do contrato PART 2023 não reside no próprio regime do PART, como decidiu o TdC, mas na deliberação do Conselho Intermunicipal (CI) da Recorrente de 22/11/2022, que se suporta na decisão de política do Governo de manter em 2023 os preços dos títulos de transporte praticados em 2022, materializada na Resolução do Conselho de Ministros n.º 74-A/2022, de 06/09, e na concretização das verbas a consignar ao PART em 2023, quer em termos gerais, quer para financiar a medida concreta referida, nos termos da proposta e da Lei do Orçamento do Estado para 2023.

23 Também esta invocação improcede, manifestamente.

24 O procedimento concursal que deu origem ao contrato de concessão inicialmente celebrado foi aberto por anúncio publicado em 24/07/2020, no Diário da República e no Jornal Oficial da União Europeia.

25 Nessa data estava em vigor o CCP na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 170/2019, de 04/12 e anterior às alterações introduzidas pela Lei n.º 30/2021, de 21/07 e pelo Decreto-Lei n.º 78/2022, de 07/11.

26 A Lei n.º 30/2021, de 21/07, entrou em vigor em 21/08/2021 – cf. art.º 28.º.

27 Conforme o art.º 27.º, n.º 2, al. b), da Lei n.º 30/2021, de 21/07, as alterações à parte III do CCP, relativas a modificação de contratos e respetivas consequências, só se

aplicavam aos contratos que se encontrassem em execução à data da sua entrada em vigor, desde que o fundamento da modificação decorresse de facto ocorrido após essa data.

28 Ora, como já resulta implicitamente indicado, o fundamento para a presente modificação contratual resulta do próprio contrato inicial, que previa a sua possibilidade *ab initio* e do regime legal decorrente do RJSPTP.

29 Isto é, aquando da celebração do contrato inicial, considerando os seus termos e o regime legal que lhe era aplicável, já era do conhecimento do Concedente e da Concessionária que o contrato poderia ser modificado e dos fundamentos ou circunstâncias que poderiam dar causa a essa modificação. Os ditos fundamentos ou razões para a modificação estão expressos na cláusula 7.^a do Contrato inicial e decorriam do aí previsto e do regime legal no âmbito do qual se celebrou aquele contrato inicial.

30 Por conseguinte, neste circunspecto, acompanha-se na íntegra, a fundamentação do Acórdão recorrido quando aí se aduz o seguinte: “...*O fundamento da necessidade de alteração do contrato não reside, pois, no que é mencionado nos supracitados considerandos l) a n) do contrato (Proposta de Orçamento do Estado para 2023; Resolução do Conselho de Ministros; Deliberação da CIMAC), mas sim nas obrigações legais decorrentes do regime legal em vigor – trata-se de uma obrigação imposta por lei e cuja previsibilidade levou a que logo no contrato inicial se estabelecesse a necessidade de celebração posterior de alterações ao contrato.*

41- *Questão diferente do fundamento da alteração é a da sua quantificação, esta sim dependente do que em cada ano seja decidido em sede de Orçamento de Estado ou noutros instrumentos disciplinadores de despesa (como a Resolução do Conselho de Ministros que decidiu manter o preço dos passes de transportes públicos), bem como nas deliberações da CIMAC.*

42. *Assim, o fundamento da modificação formalizada no contrato aqui em apreço não decorreu de um facto ocorrido após a entrada em vigor da Lei n.º 30/2021, de 21 de julho – esta modificação tem como fundamento o regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros e o conexo programa de apoio à redução tarifária, ambos vigentes desde momento anterior ao da celebração do primeiro contrato e da entrada em vigor daquele diploma legal.*

43 - *Por ser assim, não é aplicável a este contrato a exceção prevista no n.º 2 do art.º 27.º da Lei n.º 30/2021, de 21 de julho, devendo aqui ser considerado o regime constante do CCP na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 170/2019, de 04 de dezembro.”*

31 Em suma, falece a invocação de recurso relativa à aplicação do art.º 313.º do CCP, na versão introduzida pela Lei n.º 30/2021, de 21/05.

Da alteração substancial do objeto do contrato e da existência de uma alteração que configura um impedimento, uma restrição ou um falseamento da concorrência

32 Vem o Recorrente invocar um erro decisório aduzindo que mesmo que se aplique à modificação contratual o art.º 313.º, n.º 1, als. a) e b), na redação do CCP anterior à data de entrada em vigor da Lei n.º 30/2021, de 21/05, estão respeitados os limites impostos por esse preceito. Considera o Recorrente que não existe uma alteração substancial do objeto do contrato ou um impedimento, uma restrição ou um falseamento da concorrência, já que o âmbito dos serviços de transporte e o modelo da sua remuneração à luz do Contrato de Serviço Público são integralmente mantidos, sendo as OSP tarifárias impostas nos termos do Contrato PART 2023 rigorosamente neutras do ponto de vista do operador. Considera o Recorrente, que a imposição das novas OSP não seria suscetível de afetar a decisão de participar ou o resultado do procedimento pré-contratual que antecedeu a celebração do Contrato de Serviço Público. O Recorrente também aduz que no caso não é aplicável o art.º 420.º-A do CCP, pois, por um lado, não existe uma ampliação da quantidade de serviços abrangidos e, por outro lado, a modificação do contrato – a admitir-se que existe – se funda em razões de interesse público e na ponderação das circunstâncias existentes em 2022, e não em circunstâncias não previstas ou imprevisíveis.

33 No que diz respeito a esta invocação o recurso procede.

34 O art.º 312.º do CCP, na redação aplicável, determina que pode ocorrer uma modificação objetiva do contrato “quando as circunstâncias em que as partes fundaram a decisão de contratar tiverem sofrido uma alteração anormal e imprevisível, desde que a exigência das obrigações por si assumidas afete gravemente os princípios da boa-fé e não esteja coberta pelos riscos próprios do contrato”, ou ainda, “por razões de interesse público decorrentes de necessidades novas ou de uma nova ponderação das circunstâncias existentes”.

35 Os limites a essa modificação estão estabelecidos no art.º 313.º do CCP, na versão aplicável, que determina o seguinte: “ Artigo 313.º

Limites

1 - A modificação de qualquer contrato público, com os fundamentos previstos no artigo anterior, encontra-se sujeita aos seguintes limites:

- a) Não pode conduzir à alteração substancial do objeto do contrato;
- b) Não pode configurar uma forma de impedir, restringir ou falsear a concorrência;

c) Não é permitida quando sejam introduzidas alterações que, se fizessem parte do caderno de encargos, teriam ocasionado, de forma objetivamente demonstrável, a alteração da ordenação das propostas avaliadas ou a admissão de outras propostas;

d) O aumento total de preço originado pelas eventuais modificações não pode ultrapassar 25 /prct. do preço contratual inicial, no caso da alínea a) do artigo anterior, e 10 /prct. do preço contratual inicial, no caso da alínea b) do artigo anterior;

e) Não pode alterar o equilíbrio económico do contrato a favor do cocontratante em termos de este ser colocado em situação mais favorável do que a resultante do equilíbrio inicialmente estabelecido.

2 - Não estão sujeitas às alíneas b) e c) do número anterior as modificações que resultem da natureza duradoura do vínculo contratual, desde que o decurso do tempo as justifique.

3 - A modificação dos contratos especialmente regulados no título ii da parte iii fica sujeita aos limites aí previstos.

(...) 5 - As modificações que não respeitem os limites estabelecidos no presente Código determinam a adoção de um novo procedimento de formação de contrato, caso a entidade adjudicante mantenha a decisão de contratar.”

36 No Acórdão recorrido afirma-se que a situação em apreciação “é em tudo idêntica à que foi analisada no Acórdão n.º 14/2022, 1.ª Secção–SS, de 10/05/2022 (Processo n.º 2404/2021) confirmado em recurso pelo Acórdão n.º 25/2022, 1.ª Secção–PL, de 06/09/2022 (Recurso Ordinário n.º 5/2022-RO–1ª Secção)” e passa-se a remeter a fundamentação para a constante nesse acórdão.

37 Neste seguimento, no Acórdão recorrido julgam-se violados os art.ºs 313.º, als. a) e b) e 420.º-A, n.º 1, do CCP, por se considerar existir uma modificação substancial do objeto do contrato, que restringiu a concorrência e por se considerar que não existiram circunstâncias imprevisíveis que legitimassem a afirmada modificação contratual.

38 Como nota prévia, indica-se, que a Relatora do presente Acórdão foi a Relatora do Ac. n.º 14/2022, 1.ª Secção–SS, de 10/05/2022, pelo que conhece o correspondente processo, por dever de ofício.

39 Mais se indica, que se mantém e acompanha a fundamentação ali expendida, quando, em geral, discorre sobre a interpretação a dar ao estipulado no art.º 313.º, n.º 1, als. a) e b), do CCP.

40 Nesta medida, para fundamentar a presente decisão reproduz-se o já aduzido naquele Ac. n.º 14/2022, 1.ª Secção–SS, de 10/05/2022 e no próprio Acórdão recorrido, designadamente quando ali se refere o seguinte: “no que concerne ao conceito de alteração substancial do contrato, é pacífica e abundante a jurisprudência deste TdC, no sentido de aí se incluírem “as alterações/modificações substanciais, indutoras de descaracterização de aspetos essenciais do contrato, e, inerentemente, do objeto do mesmo” (cf. Ac. do TdC n.º 6/2013, de 09/07, 1.ª S/PL), englobando as alterações que abranjam as prestações principais e não apenas as prestações secundárias ou acessórias, aquelas que pressuponham não apenas uma mudança no contrato, mas uma mudança de contrato – cf. neste sentido, entre outros, os Acs. do TdC n.º 20/2010, de 06/07, 1.º S/PL, n.º 28/2010, de 13/07, 1.º S/SS, 5/2012, de 17/12, 1.ª S/SS, n.º 3/2013, de 26/02, 1.ª S/SS, n.º 29/2013, de 18/11, 1.ª S/SS, n.º 10/2014, de 27/03, 1.ª S/SS ou n.º 7/2015, de 09/07, 1.ª S/SS ou n.º 29/2018, de 20/06, 1.ª S/SS. Cf. também o Ac. do TCAS 09580/12, de 21/03/2013. Na doutrina, vide, entre outros, OLIVEIRA Rodrigo Esteves – Estabilidade, op. cit., pp. 162-190. GONÇALVES, Pedro Costa - Acórdão Pressetext: modificação de contrato existente vs. Adjudicação de novo contrato. Cadernos de Justiça Administrativa. Braga. 73 (2009), pp. 17-18. SILVA, Jorge Andrade da - Código dos Contratos Públicos. 8.a ed. Coimbra: Almedina, 2021, pp. 641 e 673. RODRIGUES, Pedro Nuno - A Modificação Objectiva do Contrato de Empreitada de Obras Públicas. Lisboa: Universidade Católica Portuguesa, 2012, pp.18-24. PEREIRA, Pedro Matias - Concorrência e Modificação de Contratos Públicos. Estudos em Homenagem ao Prof. Doutor Manuel da Costa Andrade. Instituto Jurídico FDUC, 2017. pp. 504-508.

(...) Esta jurisprudência vai ao encontro da adotada pelo TJUE, que tem considerado que ocorre uma alteração substancial ao contrato, v.g., quando se introduzem novas condições que se tivessem figurado no procedimento concursal teriam, potencialmente, alargado a concorrência, ou quando se alarga o contrato de forma relevante, ou a uma medida importante, passando o mesmo a comportar uma dimensão que não se podia retirar a partir dos serviços inicialmente previstos, ou quando se altera o preço de forma relevante durante a vigência do contrato, ou ainda, quando se altera o equilíbrio económico-financeiro do contrato a favor do co-contratante, de uma forma que não prevista no contrato inicial.

(...) A propósito dos limites da modificação do contrato de concessão, Rodrigo Esteves de Oliveira aduz o seguinte: “quando se trata de concessões de serviços públicos ou similares, a definição dos limites do ius variandi é feita por recurso a fórmulas como as da proibição de “desfiguração” ou “desvirtuamento da concessão”, como sucederá necessariamente com a

atribuição da gestão de “um serviço público diferente” ou de “modificações que tenham uma repercussão sensível na autonomia de gestão do concessionário, que é da essência das concessões administrativas translativas, afectando os termos da sua responsabilidade para gerir e explorar autonomamente a concessão nos seus aspectos técnicos e financeiros, poderá constituir, com probabilidade, uma alteração do objecto do contrato - como, por exemplo, uma modificação no âmbito da gestão e operação do serviço de cobrança (passando o Estado a ser a entidade colectora das taxas pagas pelos utentes, em substituição do concessionário, que depois, passado um certo prazo, as devolveria a este) afectaria a autonomia da exploração caracterizadora, que pressupõe a disponibilidade e o controlo directo, por parte do concessionário, da mais importante das suas receitas, adulterando a natureza do contrato” (in OLIVEIRA Rodrigo Esteves – Estabilidade, op. cit., pp. 170-171).”

41 Acontece, porém, como já afloramos, que o caso ora em apreciação suporta-se numa factualidade diversa da tratada no Ac. n.º 14/2022, 1.ª Secção–SS, de 10/05/2022 – cf. especialmente os factos ora provados em c), d), g), h), s), t), u), v), w), x), y), z), aa), bb) e cc).

42 A factualidade que estava na base do Ac. n.º 14/2022, 1.ª Secção–SS, de 10/05/2022, afirmava uma alteração temporal do contrato associada a um reforço significativo da oferta de serviços – isto é, a uma ampliação da prestação do operador - às quais se acrescentava uma alteração dos tarifários com a introdução de um diferente modelo de receitas e a constatação de um aumento exponencial das compensações por OSP. Naquele Acórdão também se julgou que não estava demonstrado o respeito pela fórmula prevista no art.º 54.º, n.ºs 1 e 2, do CE, articulada com o determinado no art.º 24.º, n.ºs 3 e 4, do RJSPTP.

43 Ora, no caso ora em apreço não ocorrem aquelas circunstâncias. Na verdade, no caso ora em apreciação verifica-se tão somente uma alteração – por redução - nos tarifários, diretamente decorrente da imposição de novas OSP. Em consequência, é atribuída a necessária compensação. Quanto ao valor desta compensação, no caso em apreço fica demonstrada a forma do seu cálculo e o apuramento do montante indicado, que respeitará os art.ºs 25.º e 54.º do RJSPTP.

44 Assim, tal como deriva da factualidade apurada, a compensação que vem definida no contrato fiscalizado corresponderá à legalmente exigida para que se proceda à

eliminação do efeito financeiro líquido negativo decorrente do cumprimento das OSP adicionais.

45 Através do RJSPTP estabelece-se o regime aplicável ao planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, fluvial, ferroviário e outros sistemas guiados, incluindo o regime das OSP e respetiva compensação – cf. art.º 1.º do RJSPTP.

46 A CIMAC é a Autoridade de Transportes competente relativa aos serviços públicos de transporte de passageiros de âmbito intermunicipal, que se desenvolvam integral ou maioritariamente na respetiva área geográfica, nos termos do art.º 7.º do RJSPTP e dos serviços públicos de transporte passageiros de âmbito municipal, atribuída por contrato de partilha e delegação de competências assinado com os municípios do Alentejo Central, nos termos do art.º 10.º do RJSPTP.

47 O Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos (PART) é um programa de financiamento das autoridades de transporte para a implementação e desenvolvimento de medidas de apoio à redução tarifária nos sistemas de transporte público coletivo de passageiros, bem como para o aumento da oferta de serviço e a expansão da rede, que entrou em vigor em 04/01/2020 – cf. art.º 2.º do Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 03/01.

48 Nos termos do art.º 3.º, n.º 1, Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 03/01, consideram-se medidas de apoio à redução tarifária as que envolvam uma ou mais das seguintes tipologias: a) Apoio à redução tarifária a todos os utilizadores; b) Apoio à redução tarifária ou à gratuidade para grupos alvo específicos, incluindo pessoas com deficiência, com um grau de incapacidade igual ou superior a 60 %, certificada por Atestado Médico de Incapacidade Multiusos; c) Apoio à criação de «passes família»; d) Apoio às alterações tarifárias decorrentes do redesenho das redes de transporte e da alteração de sistemas tarifários.

49 Conforme o art.º 3.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 03/01, a definição e concretização das medidas de redução tarifária são da competência das respetivas autoridades de transporte de cada área metropolitana e comunidade intermunicipal, nos termos do RJSPTP.

50 Conforme o art.º 4.º, n.º 1 a 4, do Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 03/01, o PART é financiado pelo Fundo Ambiental - cf. também o Decreto-Lei n.º 42-A/2016, de 12/08.

51 O montante de financiamento do PART depende dos valores anualmente consignados a Lei do Orçamento do Estado - cf. art.º 4.º do Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 03/01.

52 Para efeitos da aplicação do PART cabe a cada Autoridade de Transportes determinar os montantes de redução tarifária a aplicar pelos operadores de transportes públicos, as quais configuram OSP alvo de compensações – cf. art.ºs 6.º e 7.º do Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 03/01.

53 O valor das compensações a atribuir por OSP é calculado nos termos do art.º 24.º do RJSPTP e do anexo a este Regulamento e do Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26/08.

54 Determina o art.º 24.º, n.ºs 3 a 5, do RJSPTP, que *“compensação por obrigação de serviço público não pode exceder um montante que corresponda ao efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e as receitas do operador de serviço público”,* que essas incidências *“são calculadas comparando a totalidade de custos e receitas do operador de serviço público num cenário de existência de obrigação de serviço público, com os decorrentes de um cenário sem existência de obrigação de serviço público e em que os serviços abrangidos são explorados em condições de mercado”* e que caso outro valor não seja estabelecido em contrato de serviço público, na portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes ou no ato do órgão executivo da autoridade de transportes competente, que se considera *“para efeitos de apuramento das incidências positivas e negativas resultantes de obrigações de serviço público estabelecidas relativamente a tarifas, que a elasticidade da procura ao preço é negativa, com o valor de menos um terço.”*

55 Nos termos da Resolução do Conselho de Ministros n.º 74-A/2022, de 05/09, foi alocada uma verba adicional ao PART para garantir o não aumento dos passes dos transportes públicos, no ano de 2023.

56 Neste enquadramento, foi celebrado em 18/08/2021 entre a CIMAC e a TAC o *“Contrato para a exploração do serviço público de transporte rodoviário de passageiros do Alentejo Central”*, para vigorar por 5 anos, com um valor contratual de 1.436.452,99€, que teve o seguinte objeto: Lote 1, compreendendo a rede base, a explorar em regime de concessão, e a rede complementar, a explorar em regime de prestação de serviços, melhor

descritas no Anexo I – Redes e Serviços a Contratualizar; Lote 2, compreendendo a rede urbana de Vendas Novas, a explorar em regime de prestação de serviços, igualmente melhor caracterizada no referido Anexo I – cf. factos f) a j).

57 Entretanto, em 12/04/2022 foi modificado aquele contrato, por aditamento, alterando-se a cláusula 5.1, relativa ao período transitório, que passou de 120 para 254 dias - cf. factos l) e m).

58 Posteriormente, em 24/05/2022 foi modificado aquele contrato introduzindo-se uma compensação adicional de 150.557,66€ para o período de 09/09/2022 a 31/12/2022, por novas alterações tarifárias – cf. facto n).

59 Através do presente contrato introduz-se uma nova modificação ao contrato inicial, com novas reduções tarifárias e nova compensação por essa redução. Nos termos deste contrato substituiu-se de 01/01/2023 a 31/12/2023 o tarifário constante do Anexo 1 do contrato inicial pelo tarifário previsto no Anexo VI deste novo contrato “*para os residentes na área geográfica da CIMAC e para os utilizadores de carreiras inter-regionais, ainda que residentes na área geográfica de outras CIM, cujas linhas sejam da responsabilidade da CIMAC e que tenham efetuado o respetivo registo nos termos do ponto 1 do Anexo 3.*” – cf. factos f) a j).

60 Trata-se de uma modificação objetiva ao contrato de concessão inicialmente celebrado que tem em vista a concretização das ações de redução tarifária a implementar ao abrigo do PART, que se configuram como OSP, que podem ser impostas unilateralmente pelo concedente ao concessionário, desde que compensadas nos termos legais, conforme determinado nos art.ºs 23.º, 25.º, 54.º do RJSPTP e na cláusulas 7.6 e 7.7 e 12 do contrato inicial.

61 Deste modo, por força do contrato celebrado o concessionário fica obrigado a cumprir uma obrigação tarifária que não vinha prevista no contrato inicial (que está para além das prevista no correspondente CE) e conseqüentemente, é-lhe atribuída uma compensação por essa nova obrigação.

62 Tal como resulta dos factos provados, a compensação atribuída visou ressarcir o operador unicamente pelas OSP de carácter tarifário que foram impostas. Visou ressarcir a perda de receita associada a essas OSP adicionais. Não visou alargar serviços, ampliá-los ou impor a realização de serviços adicionais e proceder a compensações por estas últimas circunstâncias.

63 Dos facto provados também deriva que foi apurado um efeito financeiro líquido negativo decorrente da aplicação das reduções tarifárias, que foi computado em 587.099,25€, mais IVA.

64 Para efeitos desse cálculo ter-se-ão atendido aos critérios legais indicados no art.º 24.º do RJSPTP.

65 Ter-se-ão ponderado os efeitos financeiros positivos e negativos para apurar a compensação. Igualmente, para efeitos daquela compensação considerou-se “a atualização de valores com a inflação real e prevista e TAT real e prevista, (...) as reduções de rendimentos e aumentos estimados da procura, com os ajustamentos no tarifário e (...)as compensações previstas com o ajustamento do tarifário.”

66 A partir dos cálculos apresentados, há também que concluir que ter-se-á apurado a compensação comparando a totalidade dos custos e das receitas do operador, num cenário de existência de obrigação de serviço público, com os decorrentes de um cenário sem existência de obrigação de serviço público e em que os serviços abrangidos são explorados em condições de mercado. Basicamente comparou-se a perda do tarifário – que deixou de ser receita do operador – e ponderou-se a taxa de inflação e os valores da procura – cf. factos c), d), e), s), t), u), v), w), y), z), aa) e bb) e especialmente o Anexo 1 ao contrato.

67 De salientar, a indicação constante Anexo 2 ao Contrato PART 2023, quando aí se refere o seguinte: “o Operador [se obriga] a fornecer mensalmente à CIMAC, adicionalmente aos reportes mensais obrigatórios previstos no Anexo X ao Contrato para a Exploração dos Serviços Públicos de Transporte, de informação relativamente às quantidades de títulos vendidos com descontos PART e informação contabilística, para a monitorização, fiscalização e cálculo rigoroso das subvenções”.

68 O que significa, que a equação que visa apurar o efeito financeiro líquido negativo decorrente das OSP adicionais não vai ter por base, apenas, os valores previsíveis ou meramente estimados que inicialmente se apresentaram, mas vai considerar, a final, o valor rigoroso ou preciso correspondente aos montantes das vendas com os descontos PART – cf. facto u).

69 Das cláusulas 3.º, n.º 1, e 7.ª do contrato em apreciação decorre, igualmente, a vontade das partes de apurarem uma compensação que corresponda ao “diferencial da receita entre o tarifário atualmente em vigor e o tarifário reduzido” – cf. facto t).

70 A salientar, também, que no parecer emitido pela AMT é expressamente indicado que a modificação contratual não altera os “*pressupostos essenciais do modelo contratual*”, “*não conduz à alteração substancial do objeto do contrato, na medida em que estamos perante a prestação de serviços de transporte público de passageiros adicionais, com a mesma natureza do objeto do contrato*”, que “*a alteração proposta afigura-se não configurar uma forma de impedir, restringir ou falsear a concorrência, nem são introduzidas alterações que, se fizessem parte do caderno de encargos, teriam ocasionado, de forma objetivamente demonstrável, a alteração da ordenação das propostas avaliadas ou da admissão de outras propostas, dado que estamos perante a operacionalização daquilo que já constava expressamente das peças do concurso: a possibilidade da realização de serviços de transportes adicionais*” e que “*a modificação contratual não se afigura alterar o equilíbrio económico do contrato a favor do cocontratante em termos deste ser colocado numa situação mais favorável do que a resultante do equilíbrio inicialmente estabelecido*” – cf. factos d) e v).

71 Assim, tal como resulta dos factos apurados, a modificação visou manter o equilíbrio económico-financeiro do contrato, compensando o operador pela perda da receita no montante equivalente ao valor da redução tarifária que foi imposta.

72 Consequentemente, da prova junta aos autos não deriva que tenha ocorrido algum incumprimento do determinado no art.º 24.º do RJSPTP e designadamente que a compensação exceda a que corresponda ao efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e as receitas do operador de serviço público.

73 Nessa mesma medida, como aduz o Recorrente, a compensação que se estabelece torna-se uma compensação neutra quando aferida em termos de equilíbrio do negócio.

74 Para além disso, não se antevê face à prova que vem feita que a modificação contratual tenha alterado substancialmente o objeto do contrato inicial ou configure uma forma de impedir, restringir ou falsear a concorrência.

75 O equilíbrio negocial inicialmente estabelecido é mantido, assim como é mantido o objeto contratual, que só se altera na precisa medida em que são contratual e legalmente impostas novas OSP e se compensa o concessionário para eliminar o efeito financeiro líquido negativo decorrente do cumprimento dessas novas OSP.

76 Tal como deriva dos factos b), c), t), z), aa) e bb), a modificação introduzida restringe-se à redução tarifária – que constituem as OSP adicionais – e ao conseqüente - e legalmente exigível – estabelecimento das compensações por aquela redução. Quanto ao montante concreto da compensação que se estabelece, corresponderá ao efeito financeiro líquido negativo decorrente das OSP adicionais, calculado com base numa equação que respeitará a legalmente imposta – cf. art.ºs 23.º e 24.º do RJSPTP.

77 Dos factos provados também resulta que a rede urbana de Vendas Novas é explorada em regime de prestação de serviços e que as receitas tarifárias são da titularidade da CIMAC. Por conseguinte, a redução de receitas que possam derivar das OSP não obriga a uma compensação, pois não se reflete nas receitas do operador.

78 Igualmente, a introdução dos novos títulos de transporte não tem reflexos na receitas da concessionária e, por isso, também aqui não houve compensações por esta alteração.

79 Porém, já com relação à rede base do Lote 1, que é operada em regime de concessão de serviço público, exigia-se essa compensação, para assim repor a perda de receita que derivava para o concessionário das novas OSP. Isso mesmo decorre dos documentos e demonstrações que foram juntas aos autos – cf. factos c), e), s), t) e u), v), w), y), z), aa) e bb).

80 Mais se indique, que da cláusula 16.º do contrato de concessão não resulta que a concessionária estava obrigada a cumprir o tarifário constante do Anexo VI, que já continha os descontos dos passes especiais ou que as únicas compensações previstas contratualmente eram as relativas à rede complementar de Vendas Novas, como se afirma nos pontos 54.º e 55.º do Acórdão recorrido, para se concluir, depois, pela modificação substancial das condições estabelecidas no contrato inicial.

81 O que se afirma na citada cláusula 16.º, n.º 1, do contrato de concessão é que no que se refere à rede base do lote 1, a *“remuneração do concessionário (...) consiste exclusivamente nas receitas tarifárias e outras receitas cobradas pela concessionária nos termos do Caderno de Encargos”*. No n.º 2 desta cláusula acrescenta-se que apenas *“relativamente à rede complementar do Lote 1 e à rede urbana de Vendas Novas do lote 2, cuja exploração se estima deficitária, será atribuída à Concessionária uma compensação pelo exercício das obrigações de serviço público (...) nos termos do Anexo IX...”*.

82 Portanto, aquela cláusula prevê no que se refere à rede base do lote 1 que a remuneração do concessionário é feita pelas receitas tarifárias – as mesmas receitas que vieram a ter uma redução decorrente das OSP adicionais, que se pretende agora compensada.

83 Já relativamente à rede complementar do Lote 1 e à rede urbana de Vendas Novas, a compensação ali prevista decorre da assumida exploração deficitária e calcula-se nos termos do Anexo IX, remetendo a forma de cálculo para os km realizados pelos veículos. O que é lógico, se se está a compensar uma exploração deficitária da linha, a fórmula de cálculo envolve os km realizados. Algo diferente da compensação por reduções tarifárias, cuja fórmula de cálculo envolve o apuramento de receitas perdidas.

84 Assinale-se, também, no que diz respeito ao Anexo VI, que prevê reduções tarifárias, que o mesmo relaciona-se com o regime tarifário que vem indicado na cláusula 12.º do contrato inicial - que se distingue da previsão relacionada com a “*remuneração da concessionária*”, prevista na cláusula 16.º daquele contrato - cf. factos h) e j).

85 No que concerne ao desconto de 60% nas “*assinaturas de linha mensal*” dos tipos “*Normal*”, alvo da cláusula 3.ª do contrato em análise, agrava os descontos indicados no contrato inicial, designadamente, os indicados no seu Anexo VI e por isso mesmo é compensado – cf. factos provados em j) e t).

86 No restante, o contrato mantém-se um contrato misto, de concessão e prestação de serviços e não são alterados nem a rede de serviços a prestar pelo operador, nem o modelo de remuneração do concessionário, nem o modelo financeiro da concessão, nem o equilíbrio contratual do negócio.

87 Logo, não obstante a modificação introduzida, o tipo contratual mantém-se, assim como o seu objeto e o essencial das várias prestações contratuais. O núcleo essencial do contrato não é, pois, modificado.

88 Consequentemente, há que aceitar a invocação do Recorrente de que a modificação introduzida não alterou a natureza global do contrato, nem introduziu uma modificação substancial, nem configurou uma forma de impedir, restringir ou falsear a concorrência.

89 Pelas razões acima aduzidas, também não ocorrerá aqui uma violação do art.º 420.º-A do CCP, porquanto não ocorre nenhuma ampliação de serviços, já que o contrato em análise não altera a rede de serviços a prestar mas apenas altera o tarifário a aplicar em

2023 introduzindo uma compensação - legalmente devida - pela perda da correspondente receita relativamente à rede base do lote 1.

90 Como já referimos, a modificação em apreço não implicou uma ampliação da quantidade dos serviços ou novos trabalhos complementares mas, tão somente, introduziu uma compensação pela redução tarifária decorrente de OSP adicionais que foram impostas ao concessionário durante um período de vigência da própria modificação ao contrato.

91 Neste enquadramento factual não podemos acompanhar o Acórdão recorrido, que terá de ser revogado quando recusou o visto ao contrato em apreciação.

IV. DECISÃO

Pelo exposto, acorda-se, em Plenário da 1.ª Secção:

- alterar oficiosamente a matéria de facto fixada no Acórdão recorrido, acrescentando-se os factos indicados nas als. s) a cc) dos factos assentes;
- dar provimento ao recurso, revogando o Acórdão recorrido;
- conceder o visto ao “*Contrato para Aplicação do PART nos Serviços Públicos de Transporte Rodoviário de Passageiros do Alentejo Central*”, celebrado em 13/03/2023 com a empresa T.A.C, pelo valor de 587.099,25€, acrescido de IVA, para vigorar de 01/01/2023 a 31/12/2023, submetido a fiscalização prévia.

São devidos emolumentos nos termos do art.º 17.º, n.º 3, do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas, anexo ao Decreto-Lei nº 66/96, de 31/05.

Lisboa, 17/10/2023.

Os Juízes Conselheiros,

(Sofia David – Relatora)

(Mário Mendes Serrano)

(José Mouraz Lopes)