

Descritores: alteração substancial do contrato; contrato de concessão de serviço público de transporte rodoviário de passageiros; contrato plurianual; cláusulas modificativas; cálculo da compensação por obrigações de serviço público; ónus da prova; circunstâncias imprevistas; competência da Assembleia Municipal; parecer da Autoridade da Mobilidade e Transportes

Sumário

- 1- A jurisprudência deste 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;
- 2- 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;

- 3- Ocorre uma alteração substancial de um contrato plurianual de concessão de serviço público de transporte rodoviário de passageiros quando a fórmula que estava na base do critério de adjudicação atribuía um peso de 70% ao factor “*Compensação por Obrigações de Serviço Público*” (OSP) e por via da alteração introduzida modifica-se significativamente, para mais, o volume da compensação que se estimava pagar e obter;
- 4- Iguamente, ocorre uma alteração substancial do contrato de concessão quando se altera o próprio modelo económico-financeiro do contrato, quer por via do aumento da compensação que se estimava atribuir, quer por via da alteração dos tarifários e dos modos de obtenção das receitas, quer, ainda, pela alteração e reforço significativo do número de linhas a disponibilizar pelo concessionário.
- 5- Para se poder legitimar as modificações contratuais fundadas na prévia consagração de cláusulas modificativas, exige-se uma total clareza e inequivocidade quanto a essa intenção e a indicação detalhada – em termos qualitativos e quantitativos – dessas modificações;
- 6- A referida alteração substancial do contrato de concessão conduz à violação do art.º 313.º, n.º 1, als. a), b) e e), do Código de Contratos Públicos – CCP (na versão anterior às alterações introduzidas pela Lei n.º 30/2021, de 21/07, aqui aplicável), assim como, à violação dos princípios da estabilidade do concurso na fase de execução, da intangibilidade do objeto do contrato, da concorrência, da igualdade e da transparência.
- 7- A compensação dos operadores de serviço público de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros está regulada nos art.ºs 3.º, n.º 3, 4.º, 6.º e Anexo, do Regulamento UE n.º 1370/2007, de 23/10 e 23.º a 25.º e 28.º a 31.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei .º 52/2015, de 09/06.
- 8- Essa compensação, não pode, nunca, redundar num auxílio de Estado, não admitido nos termos do Direito da UE e pelo art.º 25.º do RJSPTP.
- 9- Requerendo-se a concessão de visto para um contrato que atribui uma compensação por OPS adicionais, indiciando-se a existência de uma sobrecompensação, ou indiciando-se a não consideração de todas as incidências positivas e negativas, ou que não foi escrupulosamente respeitado o regime regulamentar e legal aplicável, incumbe à Entidade

fiscalizada demonstrar perante este TdC que procedeu a um cálculo correto, sob pena de se considerarem violados os indicados preceitos regulamentares e legais.

- 10- O conceito de imprevisão ou de circunstâncias imprevistas (não previstas) tem sido tratado por diversa jurisprudência deste TdC, que de forma pacífica entende que nesse âmbito apenas caem razões absolutamente inesperadas, imprevisíveis, imprevisibilidade para a qual não pode ter contribuído o comportamento da Entidade Adjudicante.
- 11- Assim, as circunstâncias imprevistas são também aquelas que não podem ser previstas pelo *bonus pater familias* ou por um decisor público mediamente zeloso e diligente, colocado naquelas concretas circunstâncias.
- 12- Existindo uma política consistente e constante desde 2015 de apoio aos transportes públicos, de redução e de subsidiarizações tarifárias, pré-existindo à data da abertura do concurso o PART e já estando criado PROTransP, não ocorre uma imprevisão, subsumível no art.º 420.º-A, n.º 1, do CCP, pelo facto da Entidade fiscalizada não saber o concreto montante das dotações que lhe seriam atribuídas nos anos seguintes à abertura do concurso, em decorrência da tal política e especificamente ao abrigo daqueles programas.
- 13- A competência para autorizar a alteração a um contrato de concessão plurianual e a para a assunção da despesa aí decorrente pertence à Assembleia Municipal e não à Câmara Municipal – cf. art.ºs 25.º, n.º 1, al. p), 33.º, n.º 1, al. ccc), da Lei .º 75/2013, de 12/09, 6.º, n.º 1, al. c), da Lei n.º 8/2021, de 21/12 e 22.º, n.º 6, do Decreto-Lei n.º 197/99, de 08/06.
- 14- A alteração a um contrato de concessão plurianual de serviço público de transporte rodoviário de passageiros exige parecer prévio e vinculativo da Autoridade para a Mobilidade e Transportes (AMT) – cf. 34.º, n.º 2, al. b), do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14/05.
- 15- A violação dos art.ºs 313.º, n.º 1, als. a), b) e e), 420.º-A, n.º 1, do CCP e dos princípios da estabilidade do concurso na fase de execução, da intangibilidade do objeto do contrato, da concorrência, da igualdade e da transparência e a não demonstração do respeito pelas regras relativas ao

cálculo da compensação atribuída, implicam a nulidade do contrato fiscalizado, por invalidade própria – cf. al. a) do n.º 2 do art.º 284.º do CCP.

16- A falta de autorização da Assembleia Municipal e de parecer da AMT implica a anulabilidade do referido contrato por invalidade consequente.

17- As indicadas violações são fundamento de recusa de visto nos termos do art.º 44.º, n.º 3, als. a), b) e c), da Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas (LOPTC).



1.ª Secção – SS
Data: 10/05/2022
Processo: 2404/2021

RELATORA: Sofia David

TRANSITADO EM JULGADO

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

I. RELATÓRIO

- 1 O Município de Amarante (MA) submeteu em 15/12/2021 a fiscalização prévia o 3.º aditamento ao contrato de concessão de serviço público de transporte rodoviário de passageiros, celebrado com *Rodoamarante, Lda*, para vigorar no período de 01/01/2022 a 31/12/2022, com um valor adicional de compensações por obrigações de serviço público (OSP) de 376.523,72€ (195.535,37€ por reforço da oferta e 180.988,35€ pela redução tarifária).
- 2 O processo foi devolvido ao requerente pelo Departamento de Fiscalização Prévia da Direção-Geral (DG) do Tribunal de Contas (TdC), através do ofício DFP - 101/2022, de 03/01/2022, para prestação de informações complementares e junção de documentos, bem como, para a Entidade fiscalizada se pronunciar, querendo, sobre as questões suscitadas e para exercer o contraditório.
- 3 Em 26/01/2022, o requerente respondeu à devolução através de email, que teve o registo n.º 1213/2022.
- 4 Em Sessão Diária de Visto de 04/02/2022, foi decidido devolver o contrato à Entidade fiscalizada para ulterior pronúncia e exercício do contraditório relativamente a uma possível recusa de visto, tendo esta apresentado documentos e nova alegação.

II. FUNDAMENTAÇÃO

II.1 FACTOS PROVADOS

- 5 Com relevo para a decisão final de fiscalização prévia consideram-se assentes, por provados, os seguintes factos:
- 5.1 Em 06/01/2021, o MA e a sociedade *Rodoamarante, Lda*, celebraram um contrato denominado “*Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros*”, com a duração de 5 anos e o valor total de 1.480.000,00€, contrato que, após período transitório, iniciou a sua vigência a 01/09/2021.
- 5.2 O anúncio da abertura do referido contrato de concessão foi publicado no *Diário da República* (DR) e no *Jornal Oficial da União Europeia* (JOCE) em 20/04/2020.
- 5.3 A cláusula 13.º do Programa do Procedimento (PP), sob a epígrafe “*Critério de adjudicação*”, determinava o seguinte:” 1 - *O critério de adjudicação é o da proposta economicamente mais vantajosa, determinada pela modalidade melhor relação qualidade-preço, sendo adjudicada a proposta que obtiver o valor mais elevado de pontuação calculado conforme os números seguintes.*
- 2 - *As propostas serão pontuadas através da aplicação da fórmula matemática relativa à «Pontuação Global da Proposta», com os seguintes fatores e os subfactores que densificam o critério de adjudicação:*

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

Em que:

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

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

Em que:

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

$$65\% \times P_{RU_SR} + 35\% \times P_{RU_STP}$$

Em que:

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

$$P_{RU_SR} = \frac{1,96\text{€} - RU_SR}{1,96\text{€}} \times 100$$

Em que:

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

$$P_{RU_STP} = \frac{1,96 \text{ €} - RU_STP}{1,96 \text{ €}} \times 100$$

Em que:

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

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

Em que:

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

5.4 Consta do Anexo I ao PP, relativo ao “MODELO DE PROPOSTA DE EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO”, designadamente o seguinte: “As entidades (...), tendo tomado inteiro e perfeito conhecimento do caderno de encargos relativo à execução do contrato a celebrar na sequência do presente «Concurso Público para a Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros», declaram que se obrigam a executar o contrato a celebrar nas condições enunciadas no Caderno de Encargos, relativamente ao qual declaram aceitar, sem reservas, todas as suas cláusulas, bem como nas condições a seguir indicadas: 1. Requerendo, a título de compensação, as seguintes condições:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(...) c) *As compensações por Obrigações de Serviço Público pagas pelo Concedente, nos termos da Cláusula seguinte.*

d) *As compensações por eventuais Obrigações de Serviço Público adicionais pagas pelo Concedente, nos termos da Cláusula 54.^a.*

e) *Outras compensações atribuídas pelo Estado ou por qualquer outra entidade pública, relativas às atividades concessionadas.”*

5.10 Na cláusula 52.^a, n.ºs 1 e 2, do respetivo CE, que teve por epígrafe “*Compensação por Obrigações de Serviço Público; preço base*”, determina-se o seguinte: “1) *Pelo cumprimento das Obrigações de Serviço Público, deve o Concedente pagar à Concessionária uma compensação anual por obrigações de serviço público no valor de [...] € ([...] Euros)¹, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, por cada ano civil do Período de Exploração.*

2) *O valor máximo de compensação anual a que se refere o número anterior que o Concedente está disposto a pagar é de €300.000 (trezentos mil Euros). Para efeitos do disposto no n.º 1 do artigo 47.º do Código dos Contratos Públicos, o preço base do Contrato é de €1.500.000 (um milhão e quinhentos mil Euros), correspondente ao somatório de todas as compensações devidas nos termos do número anterior em toda a duração do Contrato.”*

5.11 Foi prevista nas peças do procedimento a possibilidade de se verificarem OPS adicionais e a respetiva compensação, nos termos constantes da cláusula 54.^a do CE, que teve o seguinte teor: “*Cláusula 54.^a – Obrigações de Serviço Público Adicionais e respetiva compensação*

1) *Nos casos em que o Concedente determine à Concessionária a realização de Obrigações de Serviço Público adicionais às previstas no presente Contrato, nos termos previstos na Cláusula 19.^a, será apurado o Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público adicionais em cada ano civil “n” da Concessão, e acordo com a metodologia prevista no Anexo 8 (Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público Adicionais), a qual segue o disposto no artigo 24.º do Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros.*

2) *Caso o Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público Adicionais seja negativo para a Concessionária, o Concedente obriga-se a pagar-lhe uma compensação por Obrigações de Serviço Público correspondente ao oposto do Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público Adicionais referente a cada ano civil “n”.*

3) *O pagamento das compensações a que se refere o número anterior é efetuado nos termos previstos na Cláusula 53.^a.”*

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

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

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

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

Em que:

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

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

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

Em que:

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

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

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

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

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

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

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

Em que:

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

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

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

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

- "PO_i" corresponde ao preço original de cada título "i" abrangido pelas Obrigações de Serviço Público Adicionais de bonificação ou redução tarifária, que estaria em vigor caso as mesmas não fossem determinadas pelo Concedente.
- O valor de "Q_i" é dado pela fórmula seguinte:

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

Em que:

- " Q_i^n " corresponde à quantidade efetivamente comercializada de cada título "i" abrangido pelas Obrigações de Serviço Público Adicionais de bonificação ou redução tarifária determinadas pelo Concedente, durante a vigência das mesmas, em cada trimestre "n".
- " Q_i^{n-1} " corresponde à quantidade efetivamente comercializada de cada título "i" abrangido pelas Obrigações de Serviço Público Adicionais de bonificação ou redução tarifária determinadas pelo Concedente, durante a vigência das mesmas, no trimestre homólogo "n-1", do ano anterior à entrada em vigor das reduções tarifárias.
- " P_j " corresponde ao preço de cada título "j" que sofra, de forma fundamentada, uma canibalização em resultado da aplicação das Obrigações de Serviço Público Adicionais de bonificação ou redução tarifária determinadas pelo Concedente.
- " Q_j^n " corresponde à quantidade comercializada de cada título "j" que sofra, de forma fundamentada, uma canibalização em resultado da aplicação das Obrigações de Serviço Público Adicionais de bonificação ou redução tarifária determinadas pelo Concedente, no trimestre "n".
- " Q_j^{n-1} " corresponde à quantidade comercializada de cada título "j" que sofra, de forma fundamentada, uma canibalização em resultado da aplicação das Obrigações de Serviço Público Adicionais de bonificação ou redução tarifária determinadas pelo Concedente, no trimestre homólogo "n-1".

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

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

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

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

“.

- 5.13 Em sede de esclarecimentos à Trandev Douro SA, o MA informou nomeadamente o seguinte: *“A Cláusula 19.º regula o direito de o Concedente vir – eventualmente – a determinar a realização de Obrigações de Serviço Público Adicionais, face às resultantes do Caderno de Encargos, nos termos previstos no artigo 23.º do Regime Jurídico do*

Serviço Público de Transporte de Passageiros. Essa determinação deve realizar-se por alteração ao contrato, se da mesma resultar qualquer pagamento do, ou encargo para o, Concedente, nos termos da Cláusula 52.ª.”

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

(...)

Em resumo:

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

3.2. *Análise da Receita*

(...)

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

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

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

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

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

(...)

c) importa salientar que o montante considerado na alínea a) não incorpora a verba do PART - Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos, que no ano de 2020 foi orçamentado em 285.000,00€ e compara com uma dotação em 2019 de aproximadamente 60.000,00€ (refere-se a cerca de 7 meses do ano 2019). Recorde-se que em Amarante, o PART é gerido pela autarquia porque se constituiu como Autoridade de Transportes;

d) considera-se que o subsídio a receber no âmbito do PART, no Ano 1, será utilizado em 60% do montante orçamentado para 2020 e referido na alínea c), assumindo-se na elaboração do Plano de Negócios uma taxa de crescimento anual de 2%;

e) considera-se uma receita de 0,35€ por quilómetro percorrido para apuramento da receita de bilhética, que inclui os títulos ocasionais e o valor dos passes (não escolares) efetivamente pago pelos passageiros (valor do passe que é pago pelo passageiro, sendo o remanescente suportado pelo Município ao abrigo do PART);

f) a Compensação Anual por Obrigação de Serviço Público (296.000,00€) e o subsídio a receber no âmbito do PART (60% * 285.000,00€) estão contabilizados, na Demonstração de Resultados, como Subsídios à Exploração;

(...)

Modelo Financeiro do Plano de Negócios

(...)Vendas + Prestações de Serviços

(...)

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

Investimento

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

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

(...)

TOTAL	82.257,00€
--------------	-------------------

“.

5.15 O júri do procedimento concursal avaliou a proposta admitida considerando os termos do CE e designadamente o estipulado na cláusula 52.^a, n.ºs 1 e 2, daquele Caderno, considerando nomeadamente o seguinte:

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

5.16 O valor máximo adjudicado da compensação anual a pagar foi de 296.000,00€, totalizando aquela compensação para o período de 5 anos de vigência do contrato o valor total de 1.480.000,00€.

- 5.17 Enviado o referido contrato de concessão para fiscalização prévia, ainda no decurso da sua análise, em 15/04/2021, as partes acordaram um 1.º aditamento ao contrato para vigorar a partir de 20/04/2021.
- 5.18 O contrato e o 1.º aditamento foram analisados e visados em Sessão Diária de Visto de 19/04/2021, no âmbito do processo n.º 78/2021.
- 5.19 Em 31/08/2021, as partes outorgaram um 2.º aditamento ao contrato, para um período de 4 meses, correspondente às datas de 01/09/2021 e 31/12/2021, que implicou um aumento de despesa no valor de 213.377,87€ (33.710,04€ por reforço da oferta e 179.667,83€ pela redução tarifária).
- 5.20 Este 2.º aditamento teve o início da sua vigência a 01/09/2021, em data coincidente com a do início da vigência do contrato de concessão, que, desta forma, não chegou a vigorar nos exatos termos inicialmente contratados.
- 5.21 No 2.º aditamento, o Município procedeu à alteração do tarifário aplicável, bem como, acrescentou uma linha de circulação às inicialmente previstas.
- 5.22 Sobre este 2.º aditamento foi aposto visto em Sessão Diária de 12/11/2021, no processo n.º 1819/2021, nos seguintes termos: *“Em Sessão Diária de Visto, no pressuposto, não infirmado pelos elementos constantes do processo, nem pelo teor do ato submetido, de que, como o município informa, as alterações são temporárias e terão o seu termo a 31-12-2021, concede-se o visto ao aditamento submetido a fiscalização prévia.”*
- 5.23 Com data de novembro de 2021, foi elaborado pela empresa Sevenforma para o MA o documento intitulado *“Processo de Adenda ao Contrato de Concessão por Efeito das Obrigações de Serviço Público Adicionais”*, do qual consta nomeadamente o seguinte: *”2. EQUILÍBRIO ECONÓMICO DO CONTRATO DE CONCESSÃO Considerando os mesmos pressupostos e variáveis do Modelo Financeiro da Concessão, de 16.12.2020, e a estrutura de custos operacionais indicados no Ponto 1, resulta a seguinte demonstração de resultados previsionais para o período de 5 anos, a qual corresponde ao efeito dos OSP Adicionais no contrato da concessão.*

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

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

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

- 5.24 Em 30/11/2021, o Chefe da Unidade de Mobilidade e Gestão de Meios do NA elaborou a informação n.º 9701/2021, acolhida na mesma data pela proposta da Vereadora responsável ao Executivo Municipal, nos seguintes termos: “O Município de Amarante tem implementado, desde 2019, medidas de promoção do transporte público, quer através da redução tarifária, quer através da densificação e aumento da oferta de transportes.

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

Em súmula, os programas actuais assentam nas seguintes medidas:

1. PART

1.1 Redução Tarifária

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

2 PROTransP

2.1 Aumento da oferta

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

Considerando:

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

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

1. PART

1.1 Redução Tarifária

- a. PASSE URBANO – 15,00 €*
- b. PASSE URBANO ESTUDANTE – 7,50 €*

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

1.2 Medidas de aumento de oferta / expansão da rede

- a. Criação de serviços adicionais conforme Anexo 5;

2. PROTransP

2.1 Apoio à densificação e reforço da oferta de transporte público

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

Pelo exposto, propõe-se assim:

1. Aprovar o plano de implementação do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) para 2022, assente nas medidas definidas no Anexo 4 ;
2. Aprovar o plano de aplicação do Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público (PROTransP) 2022, assente nas medidas definidas no ANEXO 6;
3. Aprovar os documentos de suporte do plano de implementação do PART da Autoridade de Transporte de Amarante, para remessa à CIM-TS com vista à submissão ao Fundo Ambiental;
4. Aprovar os documentos de suporte do plano de aplicação do PROTransP da Autoridade de Transporte de Amarante, para remessa à CIM-TS com vista à submissão ao Fundo Ambiental;
5. Delegar no Presidente da Câmara a competência para a concretização e assinatura dos documentos que impõem as Obrigações de Serviço Público nos precisos termos que decorrem das medidas propostas no plano de implementação do PART 2022 e no plano de aplicação do PROTransP 2022;
6. Autorizar a realização de despesas resultantes da aplicação das medidas propostas no PART e no PROTransP, no valor total de 376.523,72€, acrescido de IVA, valor que resulta representa o Efeito Financeiro Líquido calculado nos termos do Anexo 8 do Contrato de Concessão do Serviço Público de Transportes de Passageiros e vertido no Anexo 3 ao terceiro aditamento àquele, cujo pagamento em 2022 se estima em 276.435,13 € e o restante em 2023;
7. Aprovar a minuta de aditamento ao Contrato de Concessão do Serviço Público de Transportes de Passageiros (ANEXO 8).”

5.25 Por deliberação da Câmara Municipal de Amarante (CMA), de 06/12/2021, foi aprovada “a proposta subscrita pela Senhora Vereadora Rita Marinho Batista, de 30 de novembro de 2021, de acordo com das razões constantes da informação técnica da UMGM que a suporta, da mesma data”, transcrevendo-se nessa deliberação o teor final da proposta indicada no ponto anterior.

5.26 Na sequência de tal deliberação, em 10/12/2021, o MA e a Sociedade *Rodoamarante, Lda*, outorgaram o contrato submetido a fiscalização nestes autos, denominado “Terceiro Aditamento ao Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros”.

5.27 Tal 3.º aditamento destina-se a vigorar no período de 01/01/2022 a 31/12/2022 e prevê um valor adicional de compensações por OPS de 376.523,72€ (sem IVA) (195.535,37€ por reforço da oferta e 180.988,35€ pela redução tarifária).

5.28 A celebração do 3.º aditamento é justificada nos seus considerandos, nos seguintes termos:

VIII) Relativamente ao ano de 2022, o Município de Amarante entende ser novamente necessário realizar um reforço de oferta do serviço público de transporte rodoviário de passageiros objeto do Contrato de Concessão, relativamente ao previsto no Plano de Rede e Oferta, em resultado a aplicação do PROTransP

— Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público, aprovado pela Lei do Orçamento de Estado para 2021 e regulado pelo Despacho n.º 3387-A/2021, do Ministro de Estado e das Finanças e do Secretário de Estado da Mobilidade.

IX) Em concreto, trata-se de realizar o reforço de oferta, traduzido na criação de linhas novas, entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2022, conforme descrito no Anexo 1 ao presente Aditamento.

(...)

XII) A realização do reforço de oferta referido no Considerando V) e especificado no Anexo 1 gera um Efeito Financeiro Líquido Negativo de € 195 535,37 (cento e noventa e cinco mil quinhentos e trinta e cinco euros e trinta e sete cêntimos) (valor a que acresce IVA) durante o ano de 2022, conforme demonstração constante do Anexo 3 ao presente Aditamento.

(...)

XIV) Os tarifários constantes do Anexo 7 do Contrato de Concessão, conforme alterados pelo Segundo Aditamento, contemplam para o ano de 2021 uma redução tarifária ao abrigo do PART.

XV) O PART continuará a ser executado durante o ano de 2022, e as verbas transferidas pelo Estado para o efeito serão as mesmas que se encontram previstas na Lei do Orçamento do Estado para 2021, pelo que ao Município de Amarante será alocado, por esse programa, um financiamento idêntico ao atribuído para o ano de 2021.

XVI) O Município de Amarante pretende, assim, manter para o ano de 2022 o tarifário aprovado para a Concessionária através do Segundo Aditamento, corrigido da atualização tarifária anual.

(...)

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

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

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

(...)

Cláusula 2.ª

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

(...)

Cláusula 3.ª

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

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

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

”.

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

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

(...)

Código linha	Designação da linha	Sentido	Calendário	Nº dias	Origem	Destino	Hora de partida	Hora de chegada
O9	Amarante (Terminal) - Vila Meã (Estação) - Serviço Direto	IDA	A-U	251	Terminal Rodoviário Amarante	Estação CP Vila Meã	06:30	07:00
O9	Amarante (Terminal) - Vila Meã (Estação) - Serviço Direto	IDA	A-U	251	Terminal Rodoviário Amarante	Estação CP Vila Meã	06:50	07:20
O9	Amarante (Terminal) - Vila Meã (Estação) - Serviço Direto	IDA	A-U	251	Terminal Rodoviário Amarante	Estação CP Vila Meã	07:55	08:25
O9	Amarante (Terminal) - Vila Meã (Estação) - Serviço Direto	IDA	A-U	251	Terminal Rodoviário Amarante	Estação CP Vila Meã	11:50	12:20
O9	Amarante (Terminal) - Vila Meã (Estação) - Serviço Direto	IDA	A-U	251	Terminal Rodoviário Amarante	Estação CP Vila Meã	16:50	17:20
O9	Amarante (Terminal) - Vila Meã (Estação) - Serviço Direto	IDA	A-U	251	Terminal Rodoviário Amarante	Estação CP Vila Meã	18:00	18:30
O9	Amarante (Terminal) - Vila Meã (Estação) - Serviço Direto	IDA	A-U	251	Terminal Rodoviário Amarante	Estação CP Vila Meã	18:55	19:25
O9	Amarante (Terminal) - Vila Meã (Estação) - Serviço Direto	Volta	A-U	251	Estação CP Vila Meã	Terminal Rodoviário	07:30	07:55
O9	Amarante (Terminal) - Vila Meã (Estação) - Serviço Direto	Volta	A-U	251	Estação CP Vila Meã	Terminal Rodoviário	08:35	09:00
O9	Amarante (Terminal) - Vila Meã (Estação) - Serviço Direto	Volta	A-U	251	Estação CP Vila Meã	Terminal Rodoviário	13:30	13:55
O9	Amarante (Terminal) - Vila Meã (Estação) - Serviço Direto	Volta	A-U	251	Estação CP Vila Meã	Terminal Rodoviário	17:30	17:55
O9	Amarante (Terminal) - Vila Meã (Estação) - Serviço Direto	Volta	A-U	251	Estação CP Vila Meã	Terminal Rodoviário	18:30	18:55
O9	Amarante (Terminal) - Vila Meã (Estação) - Serviço Direto	Volta	A-U	251	Estação CP Vila Meã	Terminal Rodoviário	19:30	19:55

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

TÍTULO	CUSTO UNITÁRIO (€) (1)	Tarifário RODOAMARANTE (2)	Compensação	Vendas 1º Trimestre (3)	Sub-total	Vendas 2º Trimestre	Sub-total	Vendas 3º Trimestre (4)	Sub-total	Vendas 4º Trimestre (5)	Sub-total	TOTAL
PASSE MUNICIPAL	30,00 €	62,75 €	32,75 €	720	23 580,00 €	720	23 580,00 €	648	21 222,00 €	756	24 759,00 €	93 141,00 €
PASSE MUNICIPAL SÉNIOR	15,00 €	62,75 €	47,75 €	15	716,25 €	15	716,25 €	14	644,63 €	16	752,06 €	2 829,19 €
PASSE INCLUSIVO	0,00 €	62,75 €	62,75 €	9	564,75 €	9	564,75 €	8	508,28 €	9	592,99 €	2 230,76 €
PASSE URBANO	15,00 €	40,15 €	25,15 €	24	603,60 €	24	603,60 €	22	543,24 €	25	633,78 €	2 384,22 €
PASSE URBANO ESTUDANTE	7,50 €	40,15 €	32,65 €	42	1 371,30 €	42	1 371,30 €	38	1 234,17 €	44	1 439,87 €	5 416,64 €
PASSE URBANO SÉNIOR	7,50 €	40,15 €	32,65 €	14	440,78 €	14	440,78 €	12	396,70 €	14	462,81 €	1 741,06 €
BILHETE ÚNICO URBANO	0,50 €	2,40 €	1,90 €	11 207	21 292,35 €	11 207	21 292,35 €	10 086	19 163,12 €	11 767	22 356,97 €	84 104,78 €
TOTAL				12 030	48 569,03 €	12 030	48 569,03 €	10 827	43 712,12 €	12 632	50 997,48 €	191 847,65 €
TOTAL S/ IVA					45 819,83 €		45 819,83 €		41 237,85 €		48 110,83 €	180 988,35 €

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

A) 1.º Trimestre de 2022

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

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

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

Em que:

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

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

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

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

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

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

Em que:

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

(...)

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

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

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

B) 2.º Trimestre 2022

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

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

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

Em que:

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

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

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

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

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

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

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

(...)

C) 3.º Trimestre 2022

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

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

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

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

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

Em que:

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

Em que:

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

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

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

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

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

(...)

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

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

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

D) 4.º Trimestre 2022

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

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

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

Em que:

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

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

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

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

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

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

Em que:

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

(...)

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

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

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

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

1.A – Aumento da Oferta financiado pelo PART

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

1.B – Aumento da Oferta financiado pelo PROTransP

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

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

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

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

3.1. Investimentos

Em resumo:

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

(...)

3.2. Análise da Receita

(...)

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

Apoio Fundo Ambiental	0,00€	36.750,00€	0,00€
Apoios à Contratação IIEFP	0,00€	20.536,29€	0,00€
TOTAL	1.719.169,04 €	687.591,43€	1.823.168,46€

NOTA: Valores apresentados sem IVA.

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

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

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

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

(...)

3.3.2. Gastos com Pessoal

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

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

3.4. Impacto das Obrigações de Serviço Público Adicionais em 2022

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

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

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

a) Gastos com Manutenção de Frota:

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

b) Gastos com Combustível:

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

c) Gastos com Pessoal:

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

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

d) Comparação Receita Vs Gastos

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

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS PREVISIONAIS:

a) Considerando Obrigações de Serviços Públicos Adicionais em 2022:

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

*(em Euros)

b) Não considerando as Obrigações de Serviços Públicos Adicionais em2022:

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

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

*(em Euros)

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

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

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

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

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

5.37 Comparando-se os dados constantes do Plano Financeiro apresentado pela Rodoamarante em Dezembro de 2020 e em Fevereiro de 2022, obtém-se o seguinte quadro comparativo:

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

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

5.39 A despesa encontra-se comprometida com o n.º 2021/2425, de 07/12/2021, sem qualquer valor previsto, e, posteriormente, foi realizado em 05/01/2022, pelo montante de 293.021,24€.

5.40 Estando previsto o pagamento de 106.093,89€ no ano de 2023.

II.2 FACTOS NÃO PROVADOS

6 Com relevo para a decisão de fiscalização prévia não há factos que devam considerar-se não provados.

II.3 MOTIVAÇÃO DA MATÉRIA DE FACTO

7 A factualidade provada tem por base a prova documental apresentada pelo requerente e constante do processo de fiscalização prévia e os factos invocados e expressamente aceites pelo mesmo. A factualidade provada tem ainda por base os documentos apresentados pelo então e ora requerente MA nos processos de fiscalização prévia n.ºs 70/2021 e 1819/2021, que o TdC tem conhecimento oficiosamente e que foi sujeita a contraditório, quer no âmbito desses processos, quer no âmbito do processo presente, por via das questões suscitadas nas 2 devoluções efetuadas (cf. art.º 81.º, n.º 1, da Lei de Organização e Processo do TdC (LOPTC), as instruções constantes da Resolução n.º 1/2020, da 1.ª Secção, do TdC, aprovada ao abrigo do art.º 77.º, n.º 1, al. b), da LOPTC e os art.ºs 412.º, n.º 2, 413.º e 414.º do Código de Processo Civil – CPC – *ex vi* art.º 80.º da LOPTC.

III - DE DIREITO

8 No presente processo cumpre aferir da ilegalidade do 3.º aditamento ao contrato de concessão de serviço público de transporte rodoviário de passageiro, que o MA submeteu a fiscalização prévia e da existência de fundamentos de recusa de visto:

a) por tal aditamento proceder a uma modificação objetiva ao contrato (inicial) de concessão, que altera substancialmente o respetivo objeto contratual, falseia a concorrência e produz uma alteração ao equilíbrio económico do contrato a favor do cocontratante, em termos de o colocar em situação mais favorável do que a resultante do equilíbrio inicialmente estabelecido, pois alteram-se os tarifários contratados, as linhas a disponibilizar e aumenta-se a contrapartida da

concessão, desvirtuando a contratação inicial, alegadamente ao abrigo de uma compensação que o MA não comprovou que tivesse sido escrupulosamente calculada em obediência às cláusulas 52.º e 54.º do CE, concatenadas com o regime constante do art.º 24.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 09/06;

b) por tal aditamento proceder a uma modificação objetiva ao contrato de concessão sem que se preencham os pressupostos indicados nos art.ºs 312.º e 420.º-A do Código de Contratos Públicos - CCP (na versão anterior à alteração introduzida pela Lei n.º 30/2021, de 21/05, aqui aplicável), porquanto, a ampliação de serviços não vem factualmente alicerçada em circunstâncias imprevistas;

c) por não estar demonstrado no processo que a alteração ao contrato de concessão e respetiva despesa foram autorizados ou precedidos de autorização da Assembleia Municipal (AM);

d) por não estar demonstrado no processo que se verificou o parecer prévio favorável e vinculativo da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), conforme exigido pelo art.º 34.º, n.º 2, al. b), do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14/05.

- 9** 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 1/2020, 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.
- 10** Neste processo foram feitas duas devoluções, uma determinada pelos serviços administrativos e outra após determinação judicial. A Entidade fiscalizada respondeu às duas devoluções e juntou prova. Após a devolução judicialmente determinada, a Entidade fiscalizada apresentou a sua resposta relativamente à provável existência de fundamentos para a recusa de visto. Na presente decisão são ponderados os argumentos esgrimidos pela Entidade fiscalizada.
- 11** Nas suas respostas, a Entidade Fiscalizada vem defender que a alteração introduzida no contrato não constitui uma ampliação ao mesmo e, por isso, não é subsumível no art.º 420.º do CCP. Diz a Entidade fiscalizada, que a alteração relativa ao valor dos tarifários, relacionada com o PART, é totalmente neutra para o concessionário, pois nada altera no valor do Contrato de Concessão ou na equação financeira original e constitui, nos termos do art.º 3.º do Decreto-Lei n.º

1-A/2020, de 03/01, um apoio aos utilizadores dos transportes e não ao operador, correspondendo à diferença de preço na venda ao público dos títulos de transporte com redução tarifária.

- 12** Diz também a Entidade fiscalizada, que os factos que deram origem à modificação contratual foram imprevisíveis, pois só após o lançamento do concurso público foi criado o PROTransP, que permitiu disponibilidade financeira para a exploração de uma linha adicional. Identicamente, diz a Entidade fiscalizada, que a execução do PART pelos municípios dependeu do determinado nos art.ºs 3.º e 5.º, n.º 3, do Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 03/01 e reveste de uma imprevisibilidade intrínseca, decorrente da heterodeterminação no montante da distribuição de verbas - pelo Governo e Autoridades dos Transportes - e da anualidade com que são definidos os montantes a atribuir a cada município. Consequentemente, considera a Entidade fiscalizada, que a contratualização destes serviços pelo Município só pode seguir um modelo de concessão que tenha a duração plurianual, mas com a previsão de modificações anuais nas tarifas, tal como decorre do estipulado nos art.ºs 5.º e 10.º a 13.º do Regulamento n.º 430/2019, de 16/05 (que após a abertura do concurso foi alterado pelo Decreto-Lei n.º 273/2021, de 23/03).
- 13** A Entidade fiscalizada invoca, ainda, o respeito pelo art.º 420.º-A do CCP, alegando que as alterações decorrentes do PROTransP são imprevisíveis e respeitam o limite de 10% do valor do contrato e as alterações decorrentes do PROTransP respeitam o limite de 50% desse valor.
- 14** A Entidade fiscalizada aduz, também, que as alterações em causa respeitam o Direito Comunitário, designadamente os art.ºs. 4.º e 6.º do Regulamento n.º 1370/2007, de 23/10/2007, alegando que o presente contrato resultou de um concurso público, no âmbito do qual se deve entender que a melhor proposta corresponde ao efeito financeiro líquido das OSP, ou que a pressão competitiva decorrente do concurso público dispensa a demonstração desse efeito.
- 15** A Entidade fiscalizada diz, também, que a despesa do 4.º trimestre apenas será suportada em 2023 e que no que se refere aos fundos disponíveis, o Município encontra-se abrangido pela exclusão do âmbito da aplicação da Lei n.º 8/2012, de 21/02.
- 16** A Entidade fiscalizada refere, ainda, que as peças do concurso foram submetidas a parecer prévio vinculativo da AMT e não foi suscitada pela referida entidade qualquer questão no que se refere ao apuramento do efeito financeiro líquido das OSP, o que permitirá reiterar o entendimento de que a modificação contratual em análise não configura uma situação de auxílio de Estado, proibida pelo artigo 25.º do RJSPTP.

17 Vejamos.

O enquadramento legal

- 18 Ao presente caso aplica-se o regime constante do CCP, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 170/2019, de 04/12 (e pelas anteriores alterações, isto é, na versão anterior às alterações introduzidas pela Lei n.º 30/2021, de 21/07).
- 19 Determina o art.º 312.º, do CCP, que os contratos podem ser modificados com fundamento nas condições nele previstas ou *“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”*
- 20 Por seu turno, o art.º 313.º, n.ºs 1, 3 e 5 do CCP, sob a epígrafe *“Limites”*, estipula o seguinte: *“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.*
- (...) 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.”*
- 21 No âmbito do Capítulo II, com epígrafe *“Concessões de obras públicas e de serviços públicos”*, estipula-se no art.º 410.º, n.º 1, o seguinte: *“O prazo de vigência do contrato é fixado em função do período de tempo necessário para amortização e remuneração, em normais condições de rendibilidade da exploração, do capital investido pelo concessionário”*.

- 22 No art.º 410.º-A, sob a epígrafe "Valor do contrato de concessão", determina-se o seguinte: "1 - O valor de um contrato de concessão corresponde ao total do volume de negócios do concessionário gerado ao longo da duração do contrato, sem IVA, conforme estipulado no contrato, em contrapartida das obras e dos serviços que foram objeto da concessão, bem como dos fornecimentos relacionados com tais obras e serviços.
- 2 - O valor do contrato deve ter em conta, nomeadamente, o seguinte:
- a) O valor de qualquer tipo de opção e eventuais prorrogações da duração da concessão;
 - b) As receitas provenientes do pagamento de taxas pelos utilizadores das obras ou dos serviços distintas das cobradas em nome da entidade adjudicante;
 - c) Os pagamentos ou qualquer vantagem financeira, independentemente da forma, que a entidade adjudicante ou qualquer outra autoridade pública proporcione ao concessionário, incluindo a compensação pelo cumprimento de uma obrigação de serviço público e os subsídios ao investimento público;
 - d) O valor das subvenções ou de quaisquer outras vantagens financeiras, independentemente da forma, provenientes de terceiros pela execução da concessão;
 - e) A receita da venda de ativos que façam parte do estabelecimento da concessão;
 - f) O valor de todos os fornecimentos e serviços postos à disposição do concessionário pelas entidades adjudicantes, desde que sejam necessários à execução das obras ou à prestação dos serviços;
 - g) Os prémios ou pagamentos a candidatos ou proponentes."
- 23 No art.º 420.º-A, sob a epígrafe "Modificações do contrato", estipula-se: "1 - O concedente apenas pode ampliar a quantidade de obras ou serviços abrangidos pelo contrato, com fundamento em circunstâncias não previstas, se:
- a) As mesmas não puderem ser técnica ou economicamente separáveis do objeto do contrato sem inconvenientes graves ou que impliquem um aumento considerável de custos para concedente;
 - b) O valor dessas obras ou serviços não exceder 10 /prct. do valor do contrato.
- 2 - Quando a modificação do contrato se fundar em circunstâncias imprevisíveis, o valor da modificação não pode ultrapassar 50 /prct. do valor do contrato."

Da alteração substancial do objeto do contrato de concessão

- 24 Como decorre do transcrito art.º 313.º do CCP, n.º 1, als. als. a), b) e), a modificação do contrato não pode conduzir à alteração substancial do seu objeto, nem pode configurar uma forma de impedir, restringir ou falsear a concorrência, assim como, não pode produzir uma alteração do equilíbrio económico do contrato a favor do cocontratante em termos de o colocar em situação mais favorável do que a resultante do equilíbrio inicialmente estabelecido.
- 25 “A regra afirmada de forma muito clara é a de que só são admitidas as modificações que sejam neutras relativamente à concorrência pretérita efectiva (àquele que esteve no procedimento), por delas não resultar, comprovadamente, qualquer reordenação da classificação das propostas e não haver também, portanto, nesses casos, uma frustração dos objectivos a que tendeu o procedimento de contratação pública. Bem lida, a regra constrói-se à volta do critério da manutenção da equação adjudicatória (das razões determinantes da adjudicação), que representa uma protecção significativa dos interesses da concorrência ou, se se preferir, uma regra de intensidade quase máxima da eficácia póstuma do vínculo pré-contratual ou um respeito absoluto do resultado do “concurso” (in OLIVEIRA Rodrigo Esteves – Estabilidade e instabilidade no contrato administrativo: as vicissitudes contratuais imputáveis ao contraente público. Tese de Doutoramento em Direito-Direito Público. [Em linha]. [S.l.]: Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, 2016 Disponível em WWW:<URL:https://estudogeral.sib.uc.pt/bitstream/10316/26707/9/, pp. 201-202).
- 26 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 Presetext: 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.

- 27 Mantendo toda a atualidade, citamos a este propósito o Acórdão do TdC n.º 3/2013, de 26/02, 1.^a S/SS, quando refere o seguinte: "*a modificação dos contratos não pode permitir a sua reconstrução em termos de eles deixarem de corresponder às condições fundamentais ou essenciais que estiveram na base do procedimento de escolha.*

(...) ... a modificabilidade dos contratos públicos durante a sua vigência não depende apenas da existência de razões de interesse público e do respeito pelo objeto do contrato e pelo equilíbrio financeiro do mesmo.

Depende também, em obediência aos princípios constitucionais e legais da concorrência, igualdade e transparência, da não alteração de outras condições importantes desses contratos e da não alteração dos pressupostos que estiveram na base do procedimento competitivo através do qual foi feita a escolha da proposta adjudicada."

- 28 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. Para sustentar a proibição destas alterações, o TJUE invoca os princípios da concorrência, da igualdade e da transparência. Mais aduz o TJUE, que ocorre uma modificação substancial do contrato quando essa modificação implicar uma contratação diferente da inicial e tal modificação não estiver prevista de forma precisa e detalhada, inequívoca, no procedimento concursal - cf. nesse sentido, entre outros, os Acs. do TJUE C-469/99, de 29/04/2004, *Comissão c. Succhi di Frutta SpA*, C-454/06, de 09/06/2008, *Pressetext Nachrichtenagentur GmbH c. Republik Österreich (Bund)*, *APA-OTS Originaltext-Service GmbH e APA Austria Presse Agentur registrierte Genossenschaft mit beschränkter Haftung*, ou C-91/08, de

13/04/2010, Wall AG c. La ville de Francfort-sur-le-Main e Frankfurter Entsorgungs- und Service (FES) GmbH.

- 29 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).
- 30 De notar, ainda, que na última alteração ao CCP (versão que, no entanto, não é aplicável ao caso em apreciação), à semelhança do estipulado no art.º 72, n.º 1, al. a), da Diretiva 2014/24, de 26/02, introduziu-se no art.º 312.º do CCP uma nova al. a), que permite a modificação objetiva do contrato, independentemente do valor monetário envolvido, com fundamento em *“cláusulas contratuais que indiquem de forma clara, precisa e inequívoca o âmbito e a natureza das eventuais modificações, bem como as condições em que podem ser aplicadas”*.
- 31 Apreciando as últimas alterações introduzidas no CCP, Pedro Fernández-Sanchez considera que ocorre aqui uma *“mera execução de cláusulas modificativas prévias que já tenham sido clara, expressa e inequivocamente plasmadas nas peças do procedimento que levou à formação do contrato e que tenham sido divulgadas de modo transparente perante o mercado.”* *“Neste novo (terceiro) cenário, a entidade adjudicante já terá informado inicialmente o mercado de que o procedimento em curso pretende dar origem a um contrato que é susceptível de ser objecto de modificações de conteúdo ou da quantidade das prestações, das suas condições financeiras ou do seu modo de execução. E terá também informado o mercado sobre as condições exactas e precisas em que essa eventual modificação pode ocorrer. Garantida essa informação transparente, tal fundamento modificativo não constitui já qualquer ameaça à concorrência realizada no procedimento pré-contratual”* (in FERNÁNDEZ-

SÁNCHEZ, Pedro - A Revisão de 2021 do Código dos Contratos Públicos. Reimp. 1.ª ed. Lisboa: AAFDL, 2021, pp. 112-113).

- 32** Não obstante a nova versão do CCP não se aplicar ao caso ora em apreciação, a Entidade fiscalizada invoca este fundamento, aduzindo-o como válido à luz do direito comunitário. Como a seguir melhor indicaremos, para além deste fundamento não estar consagrado na lei aplicável à data da abertura do concurso em questão, a invocação do MA relativa à estipulação de uma cláusula modificativa nas peças concursais e no presente contrato de concessão, não vale, pois as referidas cláusulas não gozam da clareza, precisão e inequívocidade que o direito comunitário lhes impõem.
- 33** De assinalar, ainda, que nesta matéria também releva a jurisprudência do TJUE que resultou do Ac. C-280/00, de 24/07/2002, *Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg e Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, que apreciou a atribuição de compensações por OSP a empresas encarregues de prestar serviços de interesse económico geral. Para o caso ora em apreciação releva, pois, em especial, a jurisprudência deste TJUE quando estabeleceu: (i) que os parâmetros com base nos quais será calculada a compensação por cumprimento de OSP deve ser previamente estabelecida de forma objetiva e transparente, a fim de evitar que aquela implique uma vantagem económica sustentável de favorecer a empresa beneficiária em relação às empresas concorrentes; (ii) e que a compensação não pode ultrapassar o que é necessário para cobrir total ou parcialmente os custos ocasionados pelo cumprimento das OSP, tendo em conta as receitas obtidas, assim como, um lucro razoável.
- 34** Assim, neste enquadramento legal e jurisprudencial, apreciada a factualidade que envolve o caso ora em apreciação, verifica-se, que o contrato de concessão inicial iniciou a sua vigência em 01/09/2021, tinha a duração de 5 anos e correspondeu a uma adjudicação pelo valor da compensação anual por OPS de 296.000,00€.
- 35** O contrato foi celebrado na sequência de um concurso público com publicidade no JOCE.
- 36** O critério de adjudicação foi o da proposta economicamente mais vantajosa, determinada pela modalidade da melhor relação qualidade-preço e assentava numa fórmula que valorava em 70% o valor proposto para a compensação anual por OPS, em 5% o valor da remuneração unitária por veículo/km dos serviços regulares e de transporte a pedido e em 25% a “*Classe Global de Emissões Ponderada*”.
- 37** Ainda conforme o critério de adjudicação, o valor proposto para a compensação anual por OPS não podia exceder por ano 300.000,00€ e 1.500.000,00€ pelos 5

anos do contrato (como indicado na cláusula 52.º, n.º 2, do CE) e o valor da remuneração unitária por veículo/km não podia exceder o indicado nos pontos 1.2.i) e 1.2.ii) do Anexo 8 do CE.

- 38 Mais se exigia, que no modelo financeiro da concessão os concorrentes indicassem a sua “*Projeção de procura do Serviço Público*” e de forma separada as receitas nas atividades de exploração do serviço público.
- 39 Esse mesmo modelo financeiro assentava numa lógica em que eram proveitos relativos à atividade da concessão as receitas resultantes da cobrança dos tarifários e as compensações por OPS pagas nos termos da cláusula 52.º do CE, ou as compensações “*por eventuais Obrigações de Serviço Público*”, pagas nos termos da cláusula 54.º (cf. cláusulas 51.º, 52.º e 54.º do CE).
- 40 Nas cláusulas 19.º, n.ºs 1 e 3, 22.º, n.º 16, 51.º, n.º 2, al. d) e 54.º, do CE, estipulava-se em termos meramente eventuais, que o concedente *poderia* determinar à concessionária a realização de OPS adicionais, incluindo a “*determinação de exploração de novas linhas ou serviços, bem como a disponibilização de tarifários bonificados*”, remetendo-se para os art.ºs 23.º e 24.º do RJSPTP.
- 41 A mera eventualidade dessa determinação da realização de OPS adicionais foi afirmada pelo júri do concurso em sede de resposta a esclarecimentos da Transdev Douro, SA.
- 42 Nas cláusulas 19.º, n.ºs 1 e 3, do CE, estipulava-se que a supra indicada determinação devia realizar-se “*exclusiva e obrigatoriamente, mediante alteração ao presente Contrato se da mesma resultar qualquer pagamento do, ou encargo para o Concedente, nos termos da Cláusula 54.ª.*”
- 43 Porém, já nas cláusulas 47.º, n.º 12 e 13, do CE, de forma um tanto contrária ao estipulado nas cláusulas art.ºs 19.º, n.ºs 1 e 3 e 22.º, n.º 16, afirma-se uma obrigação da concessionária de “*fazer incidir, sobre os títulos previstos no presente Contrato, as bonificações e/ou descontos tarifários adicionais eventualmente determinados pelo Estado, sendo as respetivas compensações financeiras calculadas e pagas nos termos previstos no ato que os determinar*”.
- 44 Em qualquer caso, a compensação pelas OPS adicionais tinha de obedecer à fórmula prescrita na cláusula 54.º do CE, isto é, tinha de resultar do apuramento do efeito financeiro líquido das OPS adicionais em cada ano civil “*n*” da concessão e da verificação de um efeito negativo que devesse ser compensado. Esta cláusula tinha também de ser conjugada com o regime dos art.ºs 23.º e 24.º do RJSPTP, que teriam igualmente de ser respeitados.
- 45 Neste contexto factual, facilmente chegamos a uma primeira conclusão: a partir da leitura das peças concursais, do teor do contrato, ou a partir dos esclarecimentos prestados pelo júri do concurso, não é possível compreender

que se pretendia contratar uma concessão plurianual com modificações anuais, em função dos subsídios ou apoios que viessem a ser atribuídos.

- 46** Na verdade, nesta matéria, as peças concursais apenas remetem para uma eventualidade, portanto, para algo esporádico, não para algo que se quisesse efetivar anualmente, que tivesse uma ocorrência certa e periódica. Ou seja, a indicação de que se procederiam a alterações anuais ao contrato de concessão, com a determinação de OPS adicionais, ou a indicação de que as subsidiarizações que se anteviam serem atribuídas pelo Estado durante os anos da concessão, designadamente as subsidiarizações advenientes dos PART e PROTransP, implicariam – necessária e obrigatoriamente – a introdução de modificações ao contrato, é algo que não é afirmado de forma clara e inequívoca nas peças concursais.
- 47** Da mesma forma, essas peças não indicam com um mínimo de clareza e detalhe os pressupostos - qualitativos e quantitativos - dessas modificações. Nada se diz - ainda que em termos meramente estimados ou possíveis – relativamente às repercussões que as futuras modificações do contrato poderiam introduzir no modelo de negócio proposto, *v.g.*, face à (possível) dimensão das alterações ou aos montantes que podem envolver. Não são feitas referências a novas linhas que se estimem, ou que são possíveis de introduzir, ao respetivo número, aos trajetos, à sua relevância, ou aos montantes envolvidos em termos quilométricos, assim como, nada se indica quanto ao âmbito e ao volume das subsidiarizações dos tarifários.
- 48** De notar, que nos termos do art.º 23.º do RJSPTP, as OPS impostas ao operador de serviço público devem ser formuladas de forma expressa e detalhada, por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis e podem ser estabelecidas através de contrato a celebrar com o operador de serviço público, de portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes ou de ato do órgão executivo da autoridade de transportes competente. No que se refere à correspondente compensação pode ser estabelecida no contrato de serviço público ou, não o sendo, deve seguir o regime do art.º 23.º daquele regime.
- 49** Em suma, atendendo à factualidade apurada, não se pode concluir que o presente procedimento e o correspondente contrato de concessão previssem de uma forma minimamente perceptível e completa, que o contrato seria modificado anualmente para se determinar novas OPS, decorrentes de subsidiarizações e nomeadamente as decorrentes dos PART e PROTransP.
- 50** Nesta mesma medida, não se pode concluir, como defende o MA, que no contrato de concessão tivesse sido aposta como condição a sua estimada

modificação anual, para incluir as OPS e as compensações decorrentes dos PART e PROTransP.

- 51** Não obstante, prevendo-se o início da vigência do contrato de concessão em 01/09/2021, ainda antes de iniciada tal vigência, o contrato foi modificado duas vezes, aumentando-se o total da compensação pela concessão/despesa do contrato, que era inicialmente de 296.000,00€/por ano e de 1.480.000,00€/para os 5 anos, para o valor de compensação/despesa anual de mais 213.377,87€ (33.710,04€ por reforço da oferta e 179.667,83€ pela redução tarifária). No âmbito da 2.ª modificação foi acrescentada uma linha.
- 52** Em sede de visto ao 2.º aditamento, a Entidade fiscalizada – contrariamente com o que ora afirma e se vem efetivamente a verificar – informou este TdC de que a alteração produzida por tal aditamento era temporária e teria o seu termo em 31/12/2021. Nesse pressuposto, em 12/11/2021, foi concedido o visto ao referido 2.º aditamento.
- 53** Entretanto, logo em 30/11/2021, é feita pelos Serviços da Unidade de Mobilidade e Gestão de Meios do NA do MA uma nova proposta de alteração ao contrato de concessão, que deu origem ao 3.º aditamento, ora em apreciação, que visa vigorar no período de 01/01/2022 a 31/12/2022 e prevê um valor adicional de compensações por OPS de 376.523,72€ (sem IVA) (195.535,37€ por reforço da oferta e 180.988,35€ pela redução tarifária). Por via deste 3.º aditamento acrescentam-se 45 linhas adicionais.
- 54** Significa isto, que apesar do contrato de concessão prever como valor máximo de compensação anual a pagar ao concessionário para os 4 meses de execução, no ano de 2021, um valor de €98.666,66, a que se devia somar um máximo de 296.000,00€ de compensação anual por comprimento de OPS para 2022, num total de 394.666,66€ para esses dois anos civis, por via das alterações introduzidas o montante total de compensações para esses dois anos civis passou a ser de 688.864,29€ (€98.666,66+296.000,00€+213.377,87€+376.523,72€). Assim, por decorrência das modificações introduzidas, a compensação pelo indicado serviço público, relativamente aos anos civis de 2021 e 2022, subiu na proporção de 174,54%.
- 55** Relativamente ao ano de 2022, a compensação (inicialmente prevista) de 296.000,00€, passa para um total 672.523,72€ (296.000,00€+376.523,72€), o que equivale a um aumento anual da compensação na ordem de 227,20%.
- 56** Por seu turno, se considerarmos o valor total da compensação (de 1.480.000,00€) atendendo aos 5 anos de duração estimada do contrato de concessão (isto é, a 60 meses) e atentarmos no valor mensal correspondente (de

24.666,66€), verificamos que pelos 16 meses de contrato (correspondentes às datas e 01/09/2021 a 31/12/2022), se atribuiu uma percentagem equivalente a 46,54% da compensação total devida pelos 5 anos de contrato.

- 57** Aqui lembramos, que o critério de adjudicação teve por base uma fórmula que atribuía um peso de 70% ao factor “*Compensação por Obrigações de Serviço Público*”. Mais se estipulou, que aquela compensação não podia ultrapassar 300.000,00€ por cada ano e 1.500.000,00€ pela totalidade dos 5 anos da concessão (correspondendo a proposta vencedora ao valor de 296.000,00€/ano e de 1.480.000,00€/por 5 anos).
- 58** No que se refere aos factores “*Remuneração Unitária de Serviços Regulares*” e de “*Transporte a Pedido*”, a fórmula adjudicatória assentou no pagamento máximo de 1,96€ por veículo/km (sendo que a Rodoamarante ganhou o concurso com o valor de 1,95€ por veículo/km) e o total desta remuneração não podia ultrapassar o indicado nos pontos 1.2.i) e 1.2.ii) do Anexo 8 do CE.
- 59** Assim, basta atentarmos na fórmula que estava na base do critério da adjudicação, concatenando-a com a percentagem do aumento da compensação por OPS que foi introduzida através dos dois últimos aditamentos ao contrato de concessão, para pudermos concluir com alguma facilidade que a indicada alteração deve ter-se por substancial.
- 60** Por via do acréscimo compensatório alteraram-se, necessariamente, os pressupostos essenciais do contrato de concessão inicial, designadamente, no que se refere ao volume da compensação que se estimava pagar e obter, que era um elemento central do contrato.
- 61** Nos primeiros 16 meses de execução do contrato passou a discutir-se um valor total de compensações equivalente a 46,54% da compensação global devida pelos 5 anos de contrato (que na contratação inicial seria dividida por um valor igual em cada ano). Para esses primeiros 16 meses, ao invés de se contratar com compensações num total de 394.666,66€, pretende-se contratar com compensações que ascendem a 688.864,29€.
- 62** Àquela alteração nos valores da contrapartida da concessão há, ainda, que associar a alteração dos tarifários, com o conseqüente (novo) modelo de receitas da concessão e a alteração do número de linhas a disponibilizar pelo concessionário.
- 63** No seu todo, estas alterações produziram, necessariamente, uma alteração substancial no próprio modelo financeiro da concessão. Isso mesmo resulta relativamente evidente através da análise comparativa do Plano Financeiro

apresentado pela Rodoamarante em Dezembro de 2020 e em Fevereiro de 2022 (cf. factos 5.14, 5.33 e 5.35).

- 64** Em suma, as modificações ao contrato de concessão que foram introduzidas pelos vários aditamentos e nomeadamente pelo 3.º aditamento devem ter-se por alterações relevantes ou como *medidas importantes*, que alteram a configuração e a dimensão do contrato inicial. Essas mesmas alterações, na sua configuração e relevância, não estavam previstas no contrato inicial ou não estavam aí previstas com um mínimo de clareza, congruência e precisão.
- 65** As alterações introduzidas ao contrato de concessão, manifestamente, não podem ser consideradas apenas como acessórias. Estão em causa alterações que se relacionam diretamente com os pressupostos que estavam na base da fórmula de adjudicação e que tinham um peso muito significativo nessa fórmula, na ordem dos 70%. As compensações a pagar pelas OSP são também um elemento central na estrutura do contrato de concessão, talvez o seu elemento mais central, que se repercute diretamente no factor risco, ou na sua partilha, isso é, as compensações a pagar pelas OSP são centrais na avaliação do equilíbrio económico-financeiro do contrato.
- 66** Estão também em causa alterações principais, essenciais no modelo de negócio desta concessão, designadamente no que se refere à fonte de receitas.
- 67** As alterações introduzidas têm, identicamente, uma dimensão relativamente relevante no âmbito do serviço que se pretende prestado, face ao número de linhas que se acrescentam (no total 46) e à importância de algumas dessas linhas. Foram introduzidas várias linhas que servem rotas principais no âmbito da rede contratada, como ocorre com as que fazem a ligação entre os principais eixos do concelho e a estação de comboios da CP. Tais linhas devem ter-se por relevantes, por servirem de ligação à infraestrutura ferroviária existente no MA. Entre as linhas acrescentadas incluem-se, também, algumas de ligação a escolas, que o MA assume que foram acrescentadas por ter havido um aumento da procura, por banda quer da população estudantil, quer de outros passageiros.
- 68** Logo, não estão em causa prestações e obrigações acessórias do contrato de concessão, mas, sim, claramente, prestações e obrigações relevantes na estrutura total desse contrato, que devem ser tidas como essenciais.
- 69** Consequentemente, as alterações introduzidas pelo 3.º aditamento devem ser tidas como substanciais e violadoras do art.º 313.º, n.º 1, al. a), do CCP.
- 70** Se aquelas alterações tivessem figurado no contrato inicial ter-se-ia, potencialmente, alargado a concorrência, pois poderia haver mais concorrentes interessados em ganhar o concurso face aos valores e serviços que se vieram a prefigurar.

- 71 Para além do acima referido, constata-se, também, através da resposta dada pelo MA a este TdC, que o referido Município pretendeu celebrar um contrato plurianual, que fosse alterado parcelar e anualmente, vigorando cada alteração anual apenas pelo correspondente ano civil.
- 72 Ora, esta intenção declarada do MA colide com a toda a lógica da concessão plurianual e com o inerente modelo económico-financeiro que é configurado, necessariamente, para o total do período da concessão, atendendo às premissas inicialmente pré-estabelecidas. As projetadas alterações anuais impactam quer com a estimativa do volume de negócios que o contrato gera, quer com o cálculo e a fixação do preço contratual, quer, ainda, com as amortização dos investimentos.
- 73 O plano financeiro, a rentabilidade, a partilha de risco, ou o equilíbrio das prestações no âmbito de um contrato de concessão plurianual, tem de ser aferidos no contexto dessa plurianualidade, apreciando-se o contrato como um todo que perdura pelo tempo contratado. Isso mesmo decorre do preceituado no regime legal do contrato de concessão, *v.g.*, do regime estipulado nos art.ºs 407.º, 410.º, 410.º-A, 413.º e 416.º do CCP.
- 74 Como se determina no art.º 410.º, n.º 1, do CCP, *“o prazo de vigência do contrato é fixado em função do período de tempo necessário para a amortização e remuneração, em normais condições de rentabilidade da exploração, do capital investido pelo concessionário”*.
- 75 Logo, não se pode *fatiar* ou separar as prestações e remunerações de um contrato de concessão, alterando-as anualmente, sem que com isso não se subverta a natureza e as características deste tipo de contratação. O contrato de concessão, com o feixe de serviços e remunerações que estejam contratados, tem de ser encarado como um contrato uno, que tem uma estrutura própria – nomeadamente económico-financeira – que tem de ser avaliada considerando o período total da concessão. O equilíbrio das prestações que resultam do contrato de concessão plurianual decorre do próprio prazo de vigência.
- 76 Nessa mesma medida, a intenção declarada do MA de alterar parcelar e anualmente o contrato e concessão, vigorando cada alteração anual apenas pelo correspondente ano civil, constitui também uma distorção no modelo de negócio e no equilíbrio económico-financeiro inerente a um contrato de concessão plurianual, o único concursado.
- 77 Assim, esta intenção do MA e a distorção no modelo de negócio que daí decorre, reconduzir-se-á identicamente a uma alteração substancial relativamente ao contrato inicialmente contratado.

78 Em suma, o 3.º aditamento ao contrato de concessão constitui uma violação do art.º 313.º, n.º 1, als. a), b) e), do CCP, na medida em que conduz a uma alteração substancial do objeto do contrato, assim como, configura uma forma de impedir, restringir e falsear a concorrência e produz uma alteração do equilíbrio económico do contrato a favor do cocontratante em termos de o colocar em situação mais favorável do que a que resultante do equilíbrio inicialmente estabelecido. Para além disso, aquele 3.º aditamento implica uma violação dos princípios da estabilidade do concurso na fase de execução, da intangibilidade do objeto do contrato, da concorrência, da igualdade e da transparência.

Da não demonstração do respeito pela fórmula prevista no art.º 54.º, n.ºs 1 e 2, do CE, articulada com o determinado nos n.ºs 3 e 4 do citado 24.º do RJSPTP

- 79** Sem embargo do antes indicado, no presente processo também não ficou demonstrado que o valor da compensação por OPS que é introduzido pelo 3.º Aditamento esteja corretamente calculado.
- 80** A compensação dos operadores de serviço público de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros vem regulada no Regulamento UE n.º 1370/2007, de 23/10, e no RJSPTP, nomeadamente nos art.ºs 3.º, n.º3, 4.º, 6.º e Anexo do Regulamento UE n.º 1370/2007, de 23/10 e 23.º a 25.º e 28.º a 31.º do RJSPTP.
- 81** Essa compensação, não pode, nunca, redundar num auxílio de Estado, não admitido nos termos do Direito da UE e pelo art.º 25.º do RJSPTP.
- 82** Determina o art.º 4.º, do Regulamento UE n.º 1370/2007, de 23/10/2007, entre outras obrigações, que os contratos de serviço público devem “*definir claramente as obrigações de serviço público*” e “*estabelecer, antecipadamente e de modo objetivo e transparente*” “*os parâmetros com base nos quais deve ser calculada a compensação*” “*por forma a evitar sobrecompensações*”. Esses parâmetros devem também ser “*determinados de modo a que cada compensação não possa, em caso algum, exceder o montante necessário para a cobertura do efeito financeiro líquido sobre os custos e as receitas decorrentes da execução das obrigações de serviço público, tendo em conta as respetivas receitas, conservadas pelo operador de serviço público, e um lucro razoável*”. Igualmente, esses contratos devem definir “*as modalidades de repartição das receitas ligadas à venda de títulos de transporte que podem ser conservadas pelos operadores de serviço público, transferidas para as autoridades competentes ou partilhadas entre ambos*”.
- 83** Por seu turno, o art.º 24.º do RJSPTP, sob a epígrafe “*Compensação por obrigações de serviço público*” estabelece 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.”

84 Para efeito de cálculo dos apoios tarifários e da correspondente subsidiarização, determinam-se no Regulamento n.º 430/2019, da AMT, publicado no DR, 2.ª série, n.º 94, de 16/05/2019, diversas regras numéricas e contabilísticas, que exigem e pressupõem a apresentação pelos concessionários de uma contabilidade analítica, que se exige precisa e desagregada, por forma a poderem ser escrutinados todos os custos e as correspondentes receitas e lucros advenientes da exploração – cf. art.ºs 5.º e 6.º a 14.º deste Regulamento.

85 Neste circunspecto, notamos, que as cláusulas constantes das peças concursais não são inteiramente claras no que se refere aos modos de determinação dos “*Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público Adicionais*”.

86 Apreciado o estipulado nas cláusulas 19.º, n.º 2 e 22.º, n.º 16, *in fine*, do CE, verifica-se, que o seu teor, quando remete para os art.ºs 23.º e 24.º do RJSPTP, torna-se um tanto contraditório com o estipulado na e 51.º, n.ºs 1 e 2, als. c) e e), porquanto este último preceito não se limita a reproduzir o preceituado naqueles

artigos 23.º e 24.º do RJSPTP, mas vai para além deles. A cláusula 19.º, n.º 2, do CE, briga também, com a cláusula 47.º, n.ºs 12 e 13, quando estipula que a determinação das OSP adicionais “*deverá realizar-se, exclusiva e obrigatoriamente, mediante alteração ao presente Contrato se da mesma resultar qualquer pagamento*” e aquela estabelece que as compensações devidas ao concessionário por OSP são “*calculadas e pagas nos termos previstos no ato que as determinar*”, abrindo a possibilidade de tal ato não ser o contrato referido na cláusula 19.º, n.º 2, do CE.

- 87** Da mesma forma, o estipulado na cláusula 52.º, n.º 1 e 2 do CE, quando faz coincidir a compensação por OPS com o preço base do concurso e aponta-o como o valor máximo anual a pagar como compensação, é um tanto contraditório com a cláusula 54.º, n.ºs 1 e 2 do CE, que prevê aquela compensação com base numa fórmula não totalmente coincidente com o determinado nos art.ºs 23.º e 24.º do RJSPTP e que apela a meras estimativas, a corrigir após monitorização trimestral, ou a valores estimados que serão, depois, reduzidos de acordo com os valores reais que vierem a ser apurados trimestralmente em execução do contrato (sem indicar precisamente como se procede, em concreto, essa redução posterior).
- 88** Por fim, a cláusula 54.º, n.º 1 do CE, contraditória em si mesma, por remeter para o “*disposto no art.º 24.º*” do RJSPTP e depois estabelecer um regime não totalmente coincidente com o legal ao remeter para a “*metodologia prevista no Anexo 8*”, que já não faz referências a “*cada ano civil*” (como estipulado na própria cláusula 54.º e no 24.º do RJSPTP), mas a “*cada trimestre*”.
- 89** Seja como for, no que se refere ao indicado cálculo de compensações por OPS adicionais, após o pertinente pedido de esclarecimentos, o MA não logrou explicar a este TdC de forma suficientemente alicerçada como alcançou as referidas compensações e designadamente a compensação de 376.523,72€ que decorre do 3.º aditamento. Basicamente, ficaram por explicar as várias incongruências que lhe foram pedidas para esclarecer.
- 90** Como deriva da cláusula 54.º do CE e do art.ºs 24.º do RJSPTP, a compensação a atribuir por OPS adicionais tinha por pressuposto a verificação de um efeito negativo para a concessionária, devendo compensá-la na devida proporção desse efeito negativo, para o computo do qual concorriam todas as incidências positivas e negativas que resultassem daquelas OPS.
- 91** Neste contexto, impunha-se que o MA evidenciasse ao TdC que no cálculo que fez e que esteve na base da compensação atribuída considerou a fórmula prevista na cláusula 54.º, n.ºs 1 e 2, do CE, articulada com o determinado nos n.ºs 3 e 4, do citado 24.º do RJSPTP.

- 92 Impunha-se que o MA demonstrasse ao TdC que a compensação atribuída não excedia o “*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*”.
- 93 Identicamente, teria o MA de demonstrar que calculou aquelas incidências “*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.*”
- 94 Ora, nada disto foi suficientemente demonstrado nos presentes autos.
- 95 No que se refere à informação elaborada pela Sevenforma em Novembro de 2021, do seu teor não resulta calculada a compensação nos termos indicados na cláusula 54.º, n.ºs 1 e 2, do CE, com as referências exigidas pelos n.ºs 3 e 4 do citado art.º 24.º do RJSPTP. Ademais, essa informação tem por base o Modelo Financeiro da Concessão, apresentado pela Rodoamarante em 16.12.2020 e a demonstração de resultados previsionais para o período de 5 anos, não respeitando escrupulosamente os pressupostos para o referido cálculo da compensação decorrente do cláusula 54.º do CE, concatenada com o art.º 24.º do RJSPTP.
- 96 Para além disso, confrontados os valores ali inscritos com os do referido Modelo Financeiro apresentado pela Rodoamarante em 16.12.2020, e os da “*Demonstração do efeito financeiro líquido negativo das Obrigações de Serviço Público Adicionais conforme o anexo 8 do Contrato de Concessão*”, apresentada como Anexo 3 ao 3.º aditamento, e, ainda, com os do Plano Financeiro apresentado pela Rodoamarante em Fevereiro de 2022, há vários valores que ficam por explicar ou são incongruentes. Por exemplo, aponta-se para o ano 1 o valor de 467.000,00€ de subsídio à exploração, quando se sabe que em 2021 a Rodoamarante auferiu um total de compensações de 509.377,87 (296.000,00€+213.377,87); o valor dos subsídios para o ano 2, que vem indicado como de 472,700,00€, também fica por explicar; ou indica-se o valor de 765.139,00€ para gastos com pessoal no ano 1, quando tais gastos são apresentados pela Rodoamarante, em 16.12.2020, como correspondendo a um total de 82.257,00€ (muito menor) e depois em 02/2022 no total de 219.246,00€.
- 97 Por seu turno, o Anexo 3 ao 3.º aditamento, relativo à “*Demonstração do efeito financeiro líquido negativo das Obrigações de Serviço Público Adicionais conforme o anexo 8 do Contrato de Concessão*”, apresenta valores diversos sem indicar a concreta base para a sua fixação, base essa que também não se descortina a partir

da análise de tal documento. Para além disso, desse documento não consta a comparação exigida pelo n.º 4 do 24.º do RJSPTP.

- 98** Mais se indique, que no presente processo também não ficou demonstrado que o MA tivesse alicerçado a compensação numa análise da contabilidade da Rodoamarante que, por sua vez, respeitasse o indicado nos art.ºs 5.º e 6.º a 14.º do Regulamento n.º 430/2019, da AMT, publicado no DR, 2.ª série, n.º 94, de 16/05/2019.
- 99** Atendendo às respostas dadas pelo MA a este TdC, conseguimos compreender que os valores indicados no Anexo 3 ao 3.º aditamento correspondem aos constantes do Plano Financeiro apresentado pela Rodoamarante em Fevereiro de 2022. Porém, este Plano Financeiro é posterior à data em que se tinham de proceder aos cálculos compensatórios e deixa por explicar vários valores, quando se compara com o Plano Financeiro apresentado por esta empresa em Dezembro de 2020. O Plano Financeiro apresentado pela Rodoamarante em Fevereiro de 2022 assenta em pressupostos e valores claramente diferentes dos anteriores. Esse Plano também afirma, *v.g.*, que o “*Plano de Negócios Inicial (12/2020)*” era de um total de “1.719.169,04€”, quando no Plano inicial se indicava o valor de “*Vendas+Prestações de serviços*” como sendo de “1.252.173,00€”. Ficam também por explicar as diferenças relevantes entre os valores constantes do primeiro Plano e do segundo, *v.g.* ao nível dos valores da bilhética, quando referidos sem apoio PART, ou das estimativas de vendas até 2026. Inexplicável é ainda a indicação no ponto 3.4, para o ano de 2022, da “*realização de mais de 16% de Km à face ao contratado no âmbito da concessão*”, quando comparando o valor da compensação pela OPS adicional para este ano (de 195.535,37€, por reforço da oferta) e o total inicial da compensação para 2022 (de 296.000,00€), pois o acréscimo ronda os 66%. Também não se compreende que se tenham mantido em montante idêntico os valores das vendas e serviços e dos subsídios à exploração – durante os 5 anos da concessão – quando se comparam aqueles valores com e sem OPS adicionais em 2022.
- 100** No restante, o MA aceita que no ano de 2022 ocorreu um aumento na procura de transportes, o que implicará necessariamente um acréscimo de rendimentos de bilheteira, circunstância que não se verifica claramente vertida nos cálculos apresentados e não é suficientemente demonstrada nos respetivos documentos financeiros.
- 101** Identicamente, a partir dos Planos Financeiros apresentados pela Rodoamarante deriva que as exigências de investimento estão todas concentradas no 1.º ano da concessão, pelo que se pressupõe que as OPS adicionais não terão repercussões

a este nível. Porém, as informações e os documentos fornecidos pelo MA não permitem chegar a conclusão alguma quanto a este aspeto, pois não permitem a comparação entre a situação do concessionário ao nível do investimento, antes e depois das exigências adicionais de serviço público.

- 102** No demais, tendo sido pedido ao MA que esclarecesse como era possível que o 3.º Aditamento apresentasse um valor de compensação proporcionalmente inferior ao 2.º aditamento quando aquele 3.º aditamento tinha um período de vigência superior, previa um acréscimo de muito mais linhas e previa a manutenção do tarifário do 2.º aditamento, o MA nada explicita na sua resposta quanto a este aspeto.
- 103** Identicamente, tendo sido solicitado ao MA para que enviasse um novo modelo financeiro da concessão, baseado na projecção a 5 anos, da despesa com a redução tarifária e reforço de oferta decorrentes dos 2.º e 3.º aditamentos e que estabelecesse um quadro comparativo com o modelo financeiro que suportou a celebração do contrato de concessão, o MA manteve-se omissivo nesta resposta, limitando-se a reproduzir os elementos que constavam do processo, suportados no Plano Financeiro apresentado pela Rodoamarante em Fevereiro de 2022 e relativos apenas aos anos de 2021 e 2022.
- 104** Sem embargo, através da referida resposta do MA resulta claro que ao calcular a compensação correspondente ao 3.º aditamento aquele Município não só teve apenas por base os valores do Plano Financeiro apresentado pela Rodoamarante em Fevereiro de 2022 – sem proceder a comparações/explicações face às diferenças com o Plano Financeiro apresentado em Dezembro de 2020 – como ainda só terá considerado as incidências negativas e positivas no horizonte temporal dos anos 2021 e 2022.
- 105** Isto é, aquelas compensações não terão sido calculadas comparando a totalidade de custos e receitas do operador no horizonte dos 5 anos da concessão, atendendo aos 2 cenários possíveis, assim como, no indicado cálculo não se procedeu à soma de todas as incidências, positivas ou negativas ao longo dos estimados 5 anos da concessão, por forma a apurar da efetiva existência de um efeito financeiro líquido negativo e da sua concreta expressão.
- 106** Os cálculos do MA basear-se-ão no Plano Financeiro apresentado pela Rodoamarante em Fevereiro de 2022, que difere em muito - e inexplicavelmente - do Plano Financeiro apresentado em Dezembro de 2020 e cingem-se ao horizonte temporal de 2021 e 2022, não se alargando ao restante da concessão.
- 107** Provavelmente esta conduta do MA decorre da sua pretensão de *fatiar* o contrato de concessão, alterando-o parcelar e anualmente, pelo que aferiu as

compensações desprezando a apreciação daquele contrato como um todo económica e financeiramente coerente e equilibrado.

- 108** Como já referimos, a indicada pretensão do MA não tem suporte legal e conduziu a que se tenha procedido a uma alteração substancial do contrato, não permitida.
- 109** Mais se refira, que na resposta dada a este TdC em 27/04/2022, o MA aduz, também, que tendo ocorrido um concurso público, o contrato celebrado já foi sujeito a uma “*pressão competitiva*”, que o dispensa “*da demonstração do efeito financeiro líquido das OPS*”.
- 110** Acontece, porém, como já salientamos, que das peças concursais e do contrato celebrado não consta com um mínimo de clareza e precisão a circunstância do MA pretender proceder a modificações parcelares e anuais ao contrato de concessão. Também ali não constam, com clareza e precisão, os respetivos pressupostos e condições para as modificações subsequentes. Igualmente, ali não consta com total precisão e clareza a forma como se calculariam as correspondentes compensações por OPS adicionais. Nesta última matéria, as peças concursais padecem de várias inconsistências, que acima assinalamos.
- 111** Assim, não estando clara, inequívoca e precisamente determinadas nas peças concursais aquelas intenções, pressupostos e condições, não se pode concluir, como faz o MA, que o mesmo estava dispensado da “*demonstração do efeito financeiro líquido das OPS*”, por as condições de OPS já terem sido submetidas à *pressão de mercado*.
- 112** Na resposta apresentada em 27/04/2022, o MA vem também invocar que o 3.º aditamento não alterou o contrato, pois não o ampliou, que a compensação atribuída por essa via foi completamente *neutra* para o concedente, designadamente no que se refere à subsidiarização dos tarifários.
- 113** Apesar do MA fazer estas invocações, não demonstrou a este TdC que em termos financeiros a referida compensação foi efetivamente neutra. Esta demonstração tinha de ser feita a partir da análise do Plano Financeiro apresentado pela Rodoamarante em Dezembro de 2021, demonstrando-se que no todo do modelo de negócios, a compensação atribuída não alterava em nada as receitas da concessionária. Tal demonstração não ocorreu neste processo. Quanto aos ónus dessa demonstração frente a este TdC era do MA.
- 114** No restante, a partir dos dados apresentados pelo MA o que se evidencia é algo diferente, é que a compensação atribuída à Rodoamarante para o ano de 2022 passou de 296.000,00€, para um total 672.523,72€ (296.000,00€+376.523,72€), equivalendo a um aumento anual da compensação na ordem de 227,20%.
- 115** Afirma o MA – conclusivamente - que a subsidiarização das tarifas no ano de 2022 não implicará que a Rodoamarante *transporte mais passageiros, venda mais títulos*

ou arrecade mais receita bilhética. Porém, as regras da experiência, que aqui valem como presunção judicial, nos termos do art.º 607.º, n.º 4, do CPC, *ex vi* art.º 80.º da LOPTC, indicam-nos que a subsidiarização das tarifas atrairão mais pessoas a utilizar os transportes públicos, logo, atrairão mais passageiros e tal implicará necessariamente mais títulos vendidos e mais receita bilhética. Só no que se refere a incidências negativas é que poderá ocorrer uma *neutralidade* no modelo de negócios da Rodoamarante, já que será compensada pelo MA na proporção dos valores que deixa de arrecadar como receita de bilhética.

- 116** Mas, se o MA assim não considera e entende que a subsidiarização das tarifas em nada interfere com o número de passageiros transportados, que não aumentará em nada face a essa medida, competia-lhe, então, demonstrar perante este TdC essa sua conclusão, evidenciando-a a partir dos elementos financeiros relativos à concessão ou ao modelo de concessão.
- 117** O ónus da prova de que a referida compensação ou aumento era totalmente neutro para a Rodoamarante era do MA. Neste processo, o MA não logrou fazer prova de tal neutralidade. Logo, esta alegação não pode proceder.
- 118** No entanto, a partir da posição assumida no presente processo pelo MA – de que a subsidiarização das tarifas é financeiramente neutra para o concessionário –, aliando esta posição aos restantes elementos recolhidos no processo, é também possível concluir que na compensação que se atribuiu no âmbito do 3.º aditamento ao Contrato de Concessão calculou-se a compensação pela subsidiarização dos tarifários atendendo a que essa mesma subsidiarização não tinha nenhuma incidência favorável no modelo de negócio do concessionário.
- 119** Porém, tal neutralidade financeira não é crível, como já se indicou. Logo, também por esta razão não se pode ter por demonstrada a correção legal dos cálculos que foram feitos pelo MA para atribuir a dita compensação no âmbito do 3.º aditamento ao Contrato.
- 120** Iguualmente, apesar do MA nas suas respostas assumir que por via dos dois aditamentos ao contrato de concessão introduziu diversas linhas que fazem a ligação à estação da ferroviária da CP, para assim fazer face à crescente procura destas soluções de transporte e concorrer com outras soluções rodoviárias já oferecidas, os “*expressos*”, em que se verificou haver “*um aumento de preços*” que *penalizava os municípios*, não se vê que o MA tenha ponderado esta incidência – positiva, face ao aumento da procura que se invoca – no cálculo da compensação atribuída. Idem, para o afirmado aumento da procura nas linhas que servem escolas.
- 121** À *contrário*, porque é suposto que a subsidiarização da tarifação e o aumento da procura traga incidências positivas no modelo de negócio da Rodoamarante – e

seja neutra em termos de incidências negativas – se o MA calculou a compensação pela subsidiarização pressupondo uma neutralidade em termos de incidências positivas, então, muito provavelmente, a compensação atribuída é superior à legalmente devida e nessa mesma medida constituirá um subsídio à exploração, não permitido pelo art.º 25.º da Lei n.º 52/2015, de 09/06.

- 122** Em suma, no âmbito deste processo não ficou demonstrado que o MA tenha calculado a compensação atribuída pelo 3.º aditamento em escrupuloso cumprimento da cláusula 54.º, n.ºs 1 e 2, do CE, articulada com o determinado nos n.ºs 3 e 4 do citado 24.º do RJSPTP e 4.º do Regulamento UE n.º 1370/2007, de 23/10/2007 e de forma a evitar sobrecompensações.

Da inexistência de circunstâncias imprevistas

- 123** O conceito de imprevisão ou de circunstâncias imprevistas (não previstas) tem sido tratado por diversa jurisprudência deste TdC, que de forma pacífica entende que nesse âmbito apenas caem razões absolutamente inesperadas, imprevisíveis, imprevisibilidade para a qual não pode ter contribuído o comportamento da Entidade Adjudicante (cf., entre outros, os Acs. do TdC n.º 1/2018, de 29/01, 1.ª S/PL, 8/2015, de 30/06, 1.ª S/SS, n.º 7/2015, de 03/03, 1.ª S/PL, n.º 2/2014, de 28/10, 1.ª S/PL, n.º 21/2014, de 28/10, 1.ª S/PL e n.º 29/2013, de 18/11, 1.ª S/SS).
- 124** *“Circunstâncias imprevisíveis são aquelas que resultam de acontecimentos que qualquer pessoa, por mais diligente que seja, não pode em qualquer caso prever ou antecipar. Enquadram-se no âmbito deste conceito, as calamidades naturais, por exemplo”* (in Ac. do TdC n.º 1/2018, de 29/01, 1.ª S/PL).
- 125** Assim, as circunstâncias imprevistas são também aquelas que não podem ser previstas pelo *bonus pater familias* ou por um decisor público mediantemente zeloso e diligente, colocado naquelas concretas circunstâncias.
- 126** Ou como se refere no considerando 109.º da Diretiva 2014/24, de 26/02, *“o conceito de circunstâncias imprevisíveis refere-se a factos que a autoridade adjudicante não podia prever, apesar de ter preparado a adjudicação inicial de forma razoavelmente diligente, tendo em conta os meios que tinha à sua disposição, a natureza e as características do projeto específico, as boas práticas no domínio em questão e a necessidade de assegurar uma relação adequada entre os recursos gastos na preparação da adjudicação do contrato e o seu valor previsível.”* (sobre a imprevisão, vide, na doutrina OLIVEIRA Rodrigo Esteves – Estabilidade, *ob. cit.*, pp. 54-68).

- 127** No art.º 312.º do CCP prevê-se a possibilidade de modificação do objeto do contrato caso ocorram alterações anormais e imprevisíveis das circunstâncias em que as partes fundaram a decisão de contratar, ou quando hajam razões de interesse público decorrentes de necessidades novas, ou, ainda, caso hajam razões de interesse público decorrentes de uma nova ponderação das circunstâncias existentes.
- 128** Por seu turno, o art.º 420.º-A, n.º 1, do CCP, remete para “*circunstâncias não previstas*” como fundamento para a modificação objetiva do contrato de concessão.
- 129** Em todos estes casos, o legislador pressupôs a existência de razões inesperadas, imprevisas, que não pudessem ser estimadas ou consideradas logo *ab initio*, quando se está a configurar o objeto e o âmbito do concurso e do subsequente contrato.
- 130** Neste processo de fiscalização prévia o MA afirma – aceitando - que quis conceber uma contratação que configurasse um contrato de concessão serviço público plurianual, no âmbito da qual ocorressem alterações anuais – que apelida de “*pontuais*” – para assim se introduzirem as modificações resultantes das subsidializações decorrentes dos PART e PROTransP.
- 131** Mais aduz o MA, que tal subsidiarização e programas comportam uma imprevisibilidade intrínseca, que justifica o recurso ao regime da modificação objetiva do contrato, fundada na imprevisão, que resulta dos art.ºs 312.º, 313.º, n.º 1, al. d) e 420.º-A, n.º 1, al. b), do CCP.
- 132** Vejamos.
- 133** No que diz respeito aos apoios a transportes públicos e à previsão de reduções ou de subsidiarizações tarifárias, trata-se de uma política que vem assumida como adotada e a prosseguir pelo Estado, pelo menos desde 2015, tal como decorre do regime dos art.ºs 23.º e 24.º do RJSPTP. Este mesmo regime é referido nas peças concursais, que para aí remetem.
- 134** Dos factos provados resulta, ainda, que o concurso que deu origem ao contrato de concessão foi publicitado em 20/04/2020, após a publicação do Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 03/01, que estabeleceu regime jurídico do PART.
- 135** Este programa de redução tarifária também já vinha previsto no art.º 234.º da Lei de Orçamento de Estado para 2019 – Lei n.º 71/2018, de 31/12 – e no Despacho n.º 1234-A/2019, de 04/02, do SEO e do SEAM.
- 136** A subsidiarização das tarifas estava igualmente prevista no Regulamento n.º 430/2019, da AMT, publicado no DR, 2.ª série, n.º 94, de 16/05/2019 (posteriormente alterado pelo Decreto-Lei n.º 273/2021, de 23/03).

- 137** Da mesma forma, no Plano Financeiro apresentado pela Rodoamarante a concurso e datado de Dezembro de 2020, já vêm previstos “*subsídios à exploração*” decorrentes do PART, ainda que se refira que aquele Plano Financeiro não contempla as verbas orçadas para 2020, relativas a este programa.
- 138** No que se refere ao PROTransP, também é anterior à publicitação do aviso de abertura do concurso, tendo sido criado pelo art.º 289.º, n.ºs 3 e 4, da Lei n.º 2/2020, de 31/03, que aprovou o Orçamento de Estado para 2020.
- 139** Seja como for, em ambos os casos, citados programas inserem-se numa política governamental de subsidiarização de tarifas de transporte rodoviário de passageiros que remonta a data anterior à do início de abertura do concurso que deu origem ao contrato inicial e que se constituía como uma política que se pretendia – e antevia – manter e reforçar.
- 140** Por isso mesmo, porque a subsidiarização tarifária era uma ocorrência certa, nas peças concursais faz-se expressa referência a tal ocorrência, designadamente nas cláusulas 19.º, n.ºs 1, 3 e 47.º, n.ºs 12, 13, do CE.
- 141** Entretanto, após a data da abertura do concurso que aqui se discute, executando o determinado no art.º 289.º, n.ºs 3 e 4, da Lei n.º 2/2020, de 31/03, em 14/05/2020, foi prolatado o Despacho n.º 5545-B/2020, do SET e SEM e, posteriormente, nos art.ºs 304.º e 305.º da Lei n.º 75-B/2020, de 31/12 - que aprovou o Orçamento de Estado para 2021 - voltou a prever-se a subsidiarização tarifária através dos referidos PART e PROTransP.
- 142** Daí, que no Plano Financeiro apresentado pela Rodoamarante, datado de Fevereiro de 2022, se refira que “*no ano de 2021 verificou-se a execução de serviços enquadrados em Obrigações de Serviço Público Adicionais, assim como existe essa intenção para 2022*”.
- 143** Por seu turno, nas respostas apresentadas a este TdC, a Entidade fiscalizada aceita que com a celebração desta concessão pretendeu proceder a uma contratação plurianual, que seria modificada anualmente para se introduzirem as reduções tarifárias que resultassem dos PART e PROTransP, sendo que a vigência de tais alterações também seria anual.
- 144** Em suma, neste enquadramento factual e legal, é fácil concluir que as modificações introduzidas pelo MA – quer no 2.º, quer no 3.º aditamento, assim como, aquelas que o Município afirma pretender fazer em cada novo ano de vigência do contrato - decorrentes dos valores que forem anualmente consagrados como redução tarifárias, nomeadamente pelos PART e PROTransP, constituíam condições que se previam certas e futuras.
- 145** Visto noutra prisma, a subsidiarização tarifária era uma ocorrência prévia ao lançamento do concurso que deu origem ao contrato de concessão inicial e era

algo que se previa manter após o referido lançamento. Mais se previa, que por via de tal subsidiarização nos anos de 2020 e seguintes se iriam atribuir dotações ao MA a esse título.

- 146** Especificamente, no que concerne às subsidiarizações anuais advenientes do PART, era algo que o MA deveria considerar como certo e futuro.
- 147** Já que diz respeito às subsidiarizações do PROTransP, face à novidade do programa, admite-se que se tratasse de uma ocorrência futura, mas ainda incerta quanto à sua anualidade, ou no que diz respeito ao início da sua execução.
- 148** Em suma, a imprevisão intrínseca que é invocada pela Entidade fiscalizada não ocorre. A existência dos apoios aos tarifários remonta a 2015 e o Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 03/01, que estabeleceu o regime jurídico do PART, é anterior ao anúncio do concurso.
- 149** Nestas circunstâncias, um decisor público medianamente zeloso e diligente, poderia ter previsto *ab initio* - ainda que não detalhasse todos os aspetos - como uma condição futura certa, a existência de subsidiarizações anuais aos tarifários e aos serviços de transporte e poderia, ainda, prever a existência e a execução logo a partir do ano 2020 do PART.
- 150** Aliás, sintomático de que não ocorrem aqui circunstâncias de todo imprevisíveis ou inesperadas, é a referência às subsidiarizações constar das peças concursais, ainda que essa referência seja feita em termos genéricos e como uma mera eventualidade.
- 151** No que se refere ao PART, à data da abertura do concurso o MA apenas desconheceria os concretos montantes que lhe seriam atribuídos nesse âmbito, não a existência do programa, a efetiva atribuição ou as correspondentes condições e pressupostos.
- 152** No que diz respeito ao PROTransP, o MA também conheceria a sua criação, ainda que desconhecesse a forma concreta como se executaria ou o seu início de execução.
- 153** Mas, em todo o caso, o MA não poderia desconhecer que se iriam executar nos anos de 2020 e seguintes os programas de apoio aos tarifários e à prestação de serviços de transporte e que lhe seriam atribuídas dotações para esse efeito.
- 154** Logo, não se pode defender, como o MA faz, que ocorre aqui uma imprevisão que preencha o pressuposto indicado nos art.ºs 312.º e 420.º-A, do CCP.
- 155** A atribuição para os anos de 2020 e seguintes ao MA de dotações ou apoios visando a subsidiarização do serviço de transporte rodoviário era algo que o MA poderia estimar ou prever – aliás, como o acabou de fazer no concurso que está na base do contrato ora em apreciação.

- 156** O que o MA não poderia prever com exatidão seriam os montantes desses apoios, designadamente os montantes atribuídos para cada ano de execução do contrato. Mas a não previsão destes concretos montantes não se confunde com a total imprevisão quanto à própria existência desses apoios.
- 157** A previsão destas subsidiarizações poderia levar à configuração de um concurso de concessão com outro desenho, *v.g.*, para aí se fazer acrescentar, de uma forma clara e totalmente afirmada, as OSP que se pretendiam abarcar no futuro, ou pelos anos da concessão e as compensações que daí advinham. Os pressupostos ou as condições quer dos novos serviços (e futuros), quer das inerentes compensações, teriam de estar também detalhados logo *ab initio*, em sede de concurso.
- 158** Consequentemente, o MA ao recorrer ao regime de tais preceitos invocando uma imprevisão que não se verifica, violou esses mesmos preceitos, por inexistir o fundamento que legitime tal recurso.

Da falta de competências da CMA

- 159** A partir da matéria factual provada, evidencia-se, ainda, que a alteração ao Contrato de Concessão pelo 3.º aditamento e a respetiva despesa foram deliberados pela CMA, sem que tenha sido demonstrado pelo MA que ocorreu uma prévia autorização pela AM, ou que aqueles atos foram autorizados por esta Assembleia, conforme prescrito pelos art.ºs 25.º, n.º 1, al. p), 33.º, n.º 1, al. ccc), da Lei .º 75/2013, de 12/09 (que estabeleceu o Regime Jurídico das Autarquias Locais), 6.º, n.º 1, al. c), da Lei n.º 8/2021, de 21/12 (Lei dos Compromissos e aos Pagamentos em Atraso das Entidades Públicas) e 22.º, n.º 6, do Decreto-Lei n.º 197/99, de 08/06 (Regime Jurídico de Realização de Despesas Públicas e da Contratação Pública relativa à Locação e Aquisição de Bens Móveis e Serviços).
- 160** Consequentemente, a deliberação da CMA, de 06/12/2021, que aprovou a proposta de alteração ao contrato de concessão e de autorização da competente despesa - plurianual - é ilegal, por a Câmara ser um órgão incompetente para deliberar naqueles termos e sem prévia autorização da AM.
- 161** A referida ilegalidade é cominada pelos art.ºs 4.º, n.º 2, da Lei n.º 73/2013, de 03/09 (Regime Financeiro das Autarquias Locais e das Entidades Intermunicipais) e 59.º, n.º 1, al. c), da Lei .º 75/2013, de 12/09, com o desvalor de nulidade.
- 162** Assim, porque fundado numa deliberação ilegal, o 3.º aditamento ao contrato é igualmente ilegal, por ilegalidade consequente.

Da falta de parecer da AMT

- 163** Por último, no presente processo não ficou demonstrado ter ocorrido o parecer prévio e vinculativo da AMT, relativamente às alterações introduzidas pelo 3.º aditamento, o que era exigido pelo art.º 34.º, n.º 2, al. b), do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14/05 (cf. também o art.º 91.º do Código de Procedimento Administrativo - CPA).
- 164** A preterição deste parecer implica a anulabilidade da deliberação camarária que autorizou o 3.º aditamento (cf. art.ºs 91.º e 163.º do CPA).

As consequências em sede de fiscalização prévia

- 165** O processo de fiscalização prévia visa a apreciação da decisão sobre a concessão ou a recusa de visto, sendo este, também, o seu fim último. Nesta medida, não cumpre no âmbito deste processo julgar das ilegalidades ou invalidades detetadas, mas apenas identificá-las por forma a subsumi-las nos fundamentos de recusa de visto que vêm previstos no art.º 44.º, n.º 3, da LOPTC.
- 166** No art.º 44.º, n.º 3, da LOPTC, estipula-se o seguinte: *“Constitui fundamento da recusa do visto a desconformidade dos atos, contratos e demais instrumentos referidos com as leis em vigor que implique:*
- a) Nulidade;*
 - b) Encargos sem cabimento em verba orçamental própria ou violação direta de normas financeiras;*
 - c) Ilegalidade que altere ou possa alterar o respetivo resultado financeiro.*
- 167** Como acima indicamos, o 3.º aditamento ao contrato viola o art.º 313.º, n.º 1, als. a), b) e e), do CCP, pois introduz uma alteração substancial do objeto do contrato, constitui uma forma de impedir, restringir e falsear a concorrência e produz uma alteração do equilíbrio económico do contrato a favor do cocontratante em termos de o colocar em situação mais favorável do que a que resultante do equilíbrio inicialmente estabelecido. Para além disso, aquele 3.º aditamento implica uma violação dos princípios da estabilidade do concurso na fase de execução, da intangibilidade do objeto do contrato, da concorrência, da igualdade e da transparência.
- 168** Relativamente a este 3.º aditamento, o MA também não demonstrou frente a este TdC o respeito escrupuloso pela fórmula prevista na cláusula 54.º, n.ºs 1 e 2, do CE, articulada com o determinado nos n.ºs 3 e 4 do citado 24.º do RJSPTP, 4.º do Regulamento UE n.º 1370/2007, de 23/10/2007 e da inexistência de uma sobrecompensação. Cumpria-lhe o ónus dessa demonstração, frente aos indícios

de uma violação de tais preceitos e da existência de uma sobrecompensação, o que foi suscitado administrativa e judicialmente.

- 169** Porque inexistente o fundamento exigido pelo art.º 420.º-A, n.º 1, do CCP, relativo à existência de uma circunstância imprevista, que constitua fundamento para a modificação do contrato de concessão inicial, o 3.º aditamento também viola este preceito legal.
- 170** O 3.º aditamento ao contrato de concessão tem a natureza de contrato público, sendo-lhe aplicável o regime de invalidade que decorre da aplicação conjugada dos art.ºs 58.º, n.º 1, do Código de Processo nos Tribunais Administrativos (CPTA) e 284.º do CCP.
- 171** Pelas razões acima indicadas, o 3.º aditamento ao contrato de concessão sofre de uma invalidade própria, que é subsumível na al. a) do n.º 2 do art.º 284.º do CCP, e conduz à sua nulidade.
- 172** A verificação deste desvalor prejudica a apreciação dos demais desvalores que seriam imputáveis ao 3.º aditamento, que conduziram à sua anulabilidade.
- 173** Na verdade, o referido aditamento também sofreria de invalidade consequente, por a deliberação camarária que esteve na base da celebração do contrato violar os art.ºs 25.º, n.º 1, al. p), 33.º, n.º 1, al. ccc), da Lei .º 75/2013, de 12/09, 6.º, n.º 1, al. c) da Lei n.º 8/2021, de 21/12 e 22.º, n.º 6, do Decreto-Lei n.º 197/99, de 08/06, sendo a CMA um órgão incompetente para autorizar a alteração do contrato inicial e a assunção da despesa que decorria do 3.º aditamento. Esta última ilegalidade é cominada pelos art.ºs 4.º, n.º 2, da Lei n.º 73/2013, de 03/09 e 59.º, n.º 1, al. c), da Lei .º 75/2013, de 12/09, com o desvalor de nulidade. Assim, porque fundado numa deliberação ilegal e nula, o 3.º aditamento ao contrato seria igualmente inválido e anulável, por ilegalidade consequente.
- 174** O contrato em apreço sofreria também de invalidade consequente, decorrente da preterição do parecer da AMT, o que conduziria à sua anulabilidade por esta razão - cf. art.ºs 34.º, n.º 2, al. b), do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14/05, 91.º e 163.º do CPA.
- 175** As indicadas violações são fundamento de recusa de visto nos termos do art.º 44.º, n.º 3, als. a), b) e c), da LOPTC.

IV. DECISÃO

Em face do exposto, decide-se:

- Recusar o visto ao 3.º aditamento ao “*Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros*”, celebrado entre o MA e a Sociedade Rodoamarante, Lda, para vigorar no período de 01/01/2022 a 31/12/2022, com

um valor adicional de compensações por OSP de 376.523,72€ (195.535,37€ por reforço da oferta e 180.988,35€ pela redução tarifária).

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.
Registe e notifique.

Lisboa, 10/05/2022.

Os Juízes Conselheiros,

(Sofia David - Relatora)

(Participou na sessão por videoconferência e assinou digitalmente o acórdão)

(Nuno Coelho)

(Participou na sessão e votou favoravelmente o acórdão)

(Alzira Cardoso)

(Participou na sessão por videoconferência e votou favoravelmente o acórdão)