

Registado C/AR

cm-seia@cm-seia.pt
presidencia@cm-seia.pt

Exmo. Senhor
Dr. António Luciano Silva Ribeiro
Presidente da
Câmara Municipal de Seia
Largo Dr. António Borges Pires
6270-494 SEIA

S/ Referência
E-mail

S/ Comunicação
13-07-2026 14:24

N/ Referência
02682-CA/2026
DR.030

Data
03-09-2026

Assunto: Parecer Prévio Vinculativo quanto ao "Modelo de Organização e Exploração Direta do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros – VAIEVEM"

Considerando o assunto em referência e atenta a correspondência e interações mantidas, vimos pelo presente habilitar V. Exa. com o Parecer n.º 102/AMT/2026, de 03 de setembro desta Autoridade, nos termos do consignado nas alíneas a), e), k), m), n) e p) do n.º 1 e a), c) e f) do n.º 2 do artigo 5.º, bem como os artigos 8.º e 34.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, quanto ao procedimento supra referenciado.

Por se considerar estar assegurada a conformidade com a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, com o Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, bem como com o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de outubro e com o Código dos Contratos Públicos e demais legislação e jurisprudência nacional e europeia referenciada, o referido Parecer é favorável, estando condicionado ao cumprimento das determinações efetuadas no capítulo V.

No prazo de 10 dias úteis deverão ser identificadas as matérias que se consideram confidenciais ou abrangidas por segredo comercial, justificadamente, e que não possam constar da versão pública do parecer. Na ausência de resposta, considerar-se-á que não existe oposição à divulgação integral do mesmo.

Com os melhores cumprimentos.

A Presidente do Conselho de Administração


Ana Paula Vitorino

Anexo: Parecer n.º 102/AMT/2026, de 03 de setembro.

PARECER N.º 102/AMT/2026

I – INTRODUÇÃO

1. O Município de Seia (Município) veio submeter em 13/07/2026 um pedido de emissão de parecer prévio vinculativo à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), quanto ao "Modelo de Organização e Exploração Direta do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros – VAIEVEM", tendo juntado em anexo:
 - Relatório de enquadramento e caracterização geral do serviço público de transporte coletivo de passageiros - VAIEVEM;
 - Projeto de Regulamento Municipal do Serviço de Transporte Coletivo de Passageiros "VAIEVEM";
 - Minuta - Deliberação relativa ao modelo de organização e exploração direta do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros "VAIEVEM";
 - Relatório de Atividade e Gestão - Serviço Público de Transporte de Passageiros "VAIEVEM" – 2025.
2. O presente parecer inscreve-se no cumprimento da missão da AMT enquanto regulador económico independente, nos termos dos seus estatutos, anexos ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio (Estatutos), e de acordo com as exigências que emanam da Lei-Quadro das Entidades Reguladoras independentes, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto.
3. A sua emissão fundamenta-se, assim, nas atribuições da AMT, previstas no n.º 1 do artigo 5.º dos Estatutos, designadamente de zelar pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional, internacional e da União Europeia, aplicável à regulação, supervisão, promoção e defesa da concorrência, visando o bem público, a defesa dos interesses dos cidadãos e dos operadores económicos, e de monitorização, acompanhamento e avaliação das atividades e políticas do Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes, e, mais especificamente, na atribuição concreta estabelecida na alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º dos Estatutos.
4. Acrescem ainda nas atribuições da AMT:

- Definir as regras e os princípios gerais aplicáveis às obrigações de serviço público no setor regulado, com respeito do princípio da igualdade, da transparência e da proporcionalidade das compensações financeiras, bem como quanto ao estabelecimento dos níveis de serviço¹;
 - Fiscalizar e auditar o cumprimento das obrigações legais, regulamentares e contratuais, assumidas pelos concessionários e pelos prestadores do serviço público sujeitos à sua jurisdição, propondo a aplicação de sanções contratuais;²
 - Proceder ao controlo anual das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral nos setores regulados;³
 - Promover a defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utentes em relação aos preços, aos serviços e respetiva qualidade.⁴
5. Nos termos da alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, conjugado com o artigo 50.º do RJSPTP, a emissão de parecer prévio vinculativo pela AMT constitui condição legal necessária e prévia à celebração de contratos que envolvam compensações por obrigações de serviço público.
6. Importa assinalar que a AMT já se pronunciou, em anteriores procedimentos, sobre modelos de prestação direta de serviços públicos de transporte de passageiros pelas respetivas autoridades de transportes, designadamente no Parecer n.º 41/2021, relativo ao serviço municipal POMBUS⁵, no Parecer n.º 70/2023, relativo ao serviço prestado pelos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra⁶ e no Parecer n.º 87/2026 – parecer quanto à prestação direta de serviço público de transporte rodoviário de passageiros entre Vila Nova de Foz Côa e a estação do Pocinho - CIM Douro⁷, entre outros, constituindo tais pronúncias antecedentes regulatórios relevantes para a apreciação do modelo ora submetido pelo Município.

¹ Alíneas c) e d) do n.º 2 do artigo 34.º e alíneas e) e k) do n.º 1 e a) do n.º 2 do artigo 5.º dos Estatutos.

² Alíneas c) e f) do n.º 2 do artigo 5.º e alínea b) do n.º 3 do artigo 34.º dos Estatutos.

³ Alínea c) do n.º 3 do artigo 34.º dos Estatutos.

⁴ Alínea m) do n.º 1 e alíneas j) e k) do n.º 2 do artigo 5.º dos Estatutos.

⁵ [PARECER N.º 41/2021](#)

⁶ [PARECER N.º 70/2023](#)

⁷ [PARECER N.º 87/2026](#)

7. Nesta análise, procurar-se-á aprofundar e avaliar não apenas as diversas questões regulatórias subjacentes ao pedido de parecer, como também o que respeita aos instrumentos contratuais e legais enquadradores.
8. Em primeiro lugar, o enquadramento e a *compliance* com o estabelecido no Regulamento, no RJSPT, no Código dos Contratos Públicos (CCP) e na demais legislação aplicável à descentralização administrativa e em segundo lugar, pretende-se contribuir para o suprimento de falhas de mercado, sem gerar falhas de Estado ou de entidades e/ou atos normativos que, de algum modo, o representam e construir um paradigma de concorrência não falseada, sem restrições ou distorções, protegendo o bem público da mobilidade eficiente e sustentável, promovendo ainda a confluência dos paradigmas sociais subjacentes a diferentes racionalidades: a dos investidores; a dos profissionais/ utilizadores/ utentes/ consumidores e/ou cidadãos; e a dos contribuintes.

II – ENQUADRAMENTO

II.1. - Modelo de exploração

9. A título de enquadramento, refere-se que:
 - *"o Município de Seia regista uma população residente de 21.767 habitantes (Censos 2021). Localizado na Região Centro e integrado na NUT III das Beiras e Serra da Estrela, o seu território desenvolve-se na encosta sudoeste da Serra da Estrela, estando uma parte significativa da sua área inserida no Parque Natural da Serra da Estrela (PNSE).*
 - *Apesar do concelho se caracterizar por uma forte dispersão territorial contabilizando 83 lugares povoados, na sua maioria de pequena dimensão, regista-se uma elevada concentração demográfica e económica no núcleo central do território.*
 - *Este núcleo é constituído pela cidade de Seia e pela vila de São Romão, que formam, juntas, um contínuo urbano coeso. Foi precisamente neste tecido urbano de maior densidade que o Município identificou a necessidade de implementar e assegurar um sistema de transporte coletivo de passageiros (o serviço municipal VAIEVEM, em funcionamento desde 2009)."*

- **Área de influência urbana:** 13,16 km².
- **População abrangida:** 7.464 habitantes, representando cerca de 88% da população residente nas respetivas freguesias.
- **Centralidade:** Elevada concentração dos principais polos geradores de deslocações concelhias, agregando serviços públicos, comércio, equipamentos de saúde, estabelecimentos de ensino e zonas industriais/áreas de emprego.



Figura 1 Fonte Município

10. De acordo com o Município:

- *"Nesta malha urbana central, as deslocações quotidianas enfrentam fortes constrangimentos associados às distâncias, à orografia de declives acentuados e às adversidades climáticas, fatores que frequentemente inviabilizam a mobilidade ativa (pedonal ou ciclável). A título de exemplo, a distância entre o centro da cidade de Seia e diversas zonas residenciais periféricas ou polos educativos — como a Escola Superior de Turismo e Hotelaria — ultrapassa com frequência 1 km ou os 15 minutos de caminhada. Esta exigência física é severamente agravada pelos acentuados gradientes altimétricos locais, sublinhando a absoluta premência desta resposta pública de mobilidade. Acresce a particular*

vulnerabilidade de dois grupos específicos: a população estudante e a população idosa.

- *No que respeita aos estudantes, a aplicação do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 21/2019 — que estabelece a distância mínima de 3 km entre a residência e o estabelecimento de ensino como requisito para o transporte escolar gratuito — cria constrangimentos significativos. Esta norma desconsidera as necessidades dos alunos do 1.º e 2.º ciclos que residem em distâncias compreendidas entre 1 e 3 km, impossibilitando, na prática, a mobilidade suave devido à orografia acidentada e às condições climáticas severas que caracterizam a cidade.*
 - *Relativamente à população idosa, a necessidade de transporte é igualmente premente. As limitações físicas inerentes à idade, associadas à necessidade frequente de acesso a serviços de saúde, equipamentos de apoio social e comércio local, tornam o sistema de transporte coletivo um elemento indispensável para garantir a autonomia e a qualidade de vida deste estrato demográfico.*
 - *Para colmatar a ausência de oferta comercial privada nesta escala e responder às necessidades identificadas, o Município desenhou o serviço de transportes coletivos de passageiros – VAIEVEM, para atuar na área urbana central do concelho, focado nos quatro pilares estratégicos:*
 - *Universalidade e Inclusão: Oferta de soluções de transporte urbano acessíveis a todos, com foco nos estudantes, idosos e residentes nas periferias urbanas.*
 - *Modal Shift: Redução do uso do transporte automóvel individual nas deslocações intraurbanas.*
 - *Descongestionamento: Diminuição da pressão sobre o estacionamento automóvel nas áreas centrais de Seia e São Romão.*
 - *Sustentabilidade Ambiental: Redução das emissões de gases com efeito de estufa e do consumo energético urbano.*
11. Em termos operacionais, o Município propõe-se a realizar a rede do VAIEVEM com cobertura da área urbana central (13,16 km² / 7.464 habitantes) articulando as zonas habitacionais com os polos de educação, saúde, administração e indústria.

12. A resposta operacional assenta em dois circuitos estruturantes, que totalizam cerca de 33 km de extensão e 47 paragens:

Circuito Seia

A



- **Operação:** Dias úteis, durante todo o ano civil (com ajustamentos ou foco nos períodos escolares).
- **Oferta Horária:** 15 carreiras diárias, operando entre as 07h57 e as 18h57.
- **Extensão:** Cada viagem percorre cerca de 13,25 km, totalizando uma produção de cerca de 200 km/dia.
- **Âmbito:** Desenvolve-se predominantemente nas zonas centrais da cidade de Seia, ligando serviços públicos, comércio e escolas, afirmando-se como uma alternativa viável e sustentável ao automóvel particular.

Figura 2 Fonte Município

Circuito Seia / São Romão

A



- **Operação:** Dias úteis, durante todo o ano civil (com ajustamentos ou foco nos períodos escolares).
- **Oferta Horária:** 11 carreiras diárias operando entre as 07h57 e as 18h57, com uma extensão aproximada de 20Km por carreira
- **Extensão:** Cada viagem percorre cerca de 20Km, totalizando uma produção de cerca de 220 km/dia.
- **Âmbito:** Desenvolve-se predominantemente na cidade de Seia e Vila de São Romão, ligando serviços públicos, comércio e escolas, promovendo a articulação entre os dois maiores núcleos urbanos do concelho e constituindo uma alternativa ao uso do transporte individual, com ganhos ao nível da acessibilidade e da sustentabilidade.

Figura 3 Fonte Município

13. A exploração do serviço tem sido realizada "desde o início da operação por meios próprios do Município, que possui o alvará para o exercício da atividade de transporte público de passageiros em autocarro (Alvará IMT n.º 200535)."

14. De acordo com o relatório de enquadramento remetido, o Município dispõe de veículos de transporte coletivo de passageiros, um sistema de informação e bilhética e infraestruturas próprias de paragens/abrigos.

i) Veículos de transporte coletivo de passageiros afetos ao serviço VAIEVEM

Designação /marca	Nº de lugares	Ano de aquisição
Mercedes-Benz sprinter City 35	22 passageiros (10 sentados 12 em pé)	2008
Mercedes-Benz sprinter City 35	22 passageiros (10 sentados 12 em pé)	2008
Karsan MZHB	21 lugares (10 + 11 em pé)	2019
Novo City Life	21 lugares sentados + 4 bancos reclináveis na zona PMR + 30 passageiros de pé	2024
Novo City Life	21 lugares sentados + 4 bancos reclináveis na zona PMR + 30 passageiros de pé	2024
BLUECITY ELECTRIC 7	18 sentados + 14 em pé + 1 cadeira de rodas	2026

Figura 4 Fonte Município

ii) Sistema de informação e bilhética

Designação	Descrição	Ano de aquisição
Sistema de informação e bilhética DATACAR da AMI, SA	Máquinas de bordo – 2 Datascar Reflex 1 - posto de vendas bilheteiras – Datascar Place 1 – posto para prestação de contas motoristas Datascar Place 1 – Sistema de BackOffice (hardware/software) – Datascar Compact	2010
	Upgrade do sistema de informação a bordo dos três veículos Instalação de um sistema de comunicação entre o autocarro elétrico e o BackOffice (localização GPS). Instalação de um novo posto de venda de títulos. Instalação de um painel informativo na central de Camionagem	2019

Figura 5 Fonte Município

iii) Sistema de paragens/abrigos

O município instalou 47 paragens, sendo na sua grande são abrigos.



Figura 6 Fonte Município

iv) Recursos Humanos Afetos ao Serviço

A operação tem sido assegurada por pessoal dos quadros do Município, dividida por regime de afetação:

- **Regime de Tempo Parcial:** 1 Técnico Superior (Gestão de Mobilidade) e 6 Assistentes Operacionais/Administrativos (distribuídos pelo Balcão Único, Contabilidade, Informática e Infraestruturas).
- **Regime de Tempo Total/Parcial Operacional:** 6 Motoristas de transportes públicos e 1 Assistente Operacional (Mecânico/Estaleiro).

Figura 7 Fonte Município

15. Quanto ao regime tarifário, de acordo com o Município, *"este reflete operações de arredondamento e discriminação positiva"*:

Título de Transporte	Valor Anterior (C/ IVA)	Proposta Sem IVA	Proposta Com IVA	Preço Final ao Utilizador	Fundamentação / Justificação
Passe / Cartão Carregamento	€ 6,15	€ 5,00	€ 6,15	€ 6,15	Mantém-se o valor sem alterações.
Bilhete Simples	€ 1,01	€ 0,94	€ 1,00	€ 1,00	Ajustado por operação de arredondamento.
Conjunto de 10 Bilhetes	€ 5,94	€ 5,66	€ 6,00	€ 6,00	Ajustado por operação de arredondamento.
Passe Mensal (< 23 anos)	€ 11,65	€ 11,32	€ 12,00	€ 0,00	Gratuito (Desconto de 100% - Portaria 7-A/2024).
Passe Mensal (24 a 64 anos)	€ 11,65	€ 11,32	€ 12,00	€ 12,00	Ajustado por operação de arredondamento.
Passe Mensal (> 65 anos)	€ 11,65	€ 11,32	€ 12,00	€ 7,50	Desconto de 37,5% por decisão social municipal.

Figura 8 Fonte Município

16. Quanto à análise económico-financeira dos resultados históricos (2021-2025) e das respetivas projeções, o Município refere que *"demonstram que o serviço apresenta resultados líquidos negativos estruturais"*.

	2021	2022	2023	2024	2025
	PERÍODOS	PERÍODOS	PERÍODOS	PERÍODOS	PERÍODOS
RENDIMENTOS E GASTOS	Total	Total	Total	Total	Total
Vendas e serviços prestados	19 810,49 €	26 872,62 €	29 600,61 €	38 168,25 €	62 623,50 €
Subsídios, doações e legados à exploração	17 456,28 €	17 456,28 €	17 456,28 €	17 456,28 €	17 456,28 €
Gastos com pessoal	41 899,44 €	56 248,50 €	80 164,73 €	75 741,73 €	88 255,20 €
Tecnologias de informação e comunicação	1 614,89 €	- €	- €	1 418,76 €	1 761,72 €
Trabalhos de impressão		239,85 €	239,85 €	90,52 €	- €
Outros	2 306,25 €	1 846,97 €	6 019,32 €	23 919,88 €	2 481,83 €
Conservação e repar. Equipamentos	- €	- €	- €	- €	- €
Assistência Técnica Equipamentos - Outros	- €	267,45 €	- €	20,00 €	- €
Pneus	2 515,86 €	2 409,24 €	2 296,55 €	1 533,94 €	2 362,63 €
Combustíveis	10 479,62 €	13 051,58 €	13 224,57 €	13 706,40 €	18 823,87 €
Manutenção	11 174,12 €	9 429,88 €	7 740,41 €	16 942,20 €	12 812,37 €
Seguro	3 710,44 €	3 112,95 €	4 480,43 €	4 481,09 €	10 837,13 €
Resultado Operacional	- 36 433,85 €	- 42 277,52 €	- 67 108,97 €	- 82 229,99 €	- 57 254,97 €
Custos indiretos	830,83 €	1 162,57 €	757,01 €	87,10 €	19,80 €
Resultado Antes de Depreciações	- 37 264,68 €	- 43 440,09 €	- 67 865,98 €	- 82 317,09 €	- 57 274,77 €
Gastos de Depreciações	45 736,54 €	35 930,51 €	39 051,67 €	42 625,06 €	82 835,46 €
Resultado Líquido do Período	- 33 001,22 €	- 79 370,60 €	- 106 917,65 €	- 124 942,15 €	- 140 110,23 €

Figura 9 Fonte Município

17. O Município apresentou os seguintes fundamentos:

- *"Esta realidade financeira é uma consequência direta das funções sociais e ambientais do sistema, que impõem uma política tarifária com preços substancialmente abaixo do custo real por passageiro.*
- *Estes défices de exploração são assumidos e compensados integralmente pelo orçamento do Município de Seia.*
- *Trata-se de um investimento justificado pelas competências autárquicas nas áreas do desenvolvimento social, proteção do ambiente, apoio à educação e coesão territorial.*
- *A opção de manter a operação internalizada em lugar de uma concessão (outsourcing) fundamenta-se, para já, em três razões técnicas:*

- o *Aproveitamento de Meios: O Município já possui os investimentos realizados e os meios próprios (frota moderna, recursos humanos e técnicos) para garantir o serviço.*
- o *Custo de Oportunidade do Mercado: A concessão a operadores privados exigiria o pagamento de indemnizações compensatórias substanciais por parte do Município para cobrir o défice de exploração, as quais se antevêm economicamente superiores aos custos diretos atuais da operação pública.*
- o *Flexibilidade de Gestão: Permite adaptar circuitos e horários com maior agilidade face às necessidades sociais da comunidade."*

18. Quanto ao desenvolvimento futuro do sistema de transporte VAIEVEM e formas de exploração, o Município refere que:

- *"A evolução do sistema de transporte urbano VAIEVEM ao longo dos seus 16 anos de funcionamento demonstra de forma inequívoca a sua relevância para a mobilidade da população do concelho de Seia.*
- *Desde a entrada em funcionamento, em 2009, e até ao final de 2025, o serviço registou mais de 710 mil viagens, consolidando-se como um instrumento essencial de promoção da mobilidade sustentável, da coesão social e territorial, da igualdade no acesso aos serviços e da melhoria da qualidade de vida dos cidadãos.*

Ano	Nº de viagens /títulos utilizados
2010	37143
2011	54534
2012	51314
2013	45233
2014	48469
2015	44733
2016	44430
2017	44336
2018	41790
2019	44066
2020	18120
2021	30740
2022	43718
2023	49448
2024	45338
2025	66678
total	710556

Nota: Em 2020 o sistema de bilhética estava em instalação pelo que não há informação



Figura 10 Fonte Município

- A evolução da procura evidencia uma utilização consistente do serviço, apenas interrompida nos anos de 2020 e 2021, em consequência das restrições associadas à pandemia da COVID-19. A recuperação verificada a partir de 2022 culminou, em 2025, no melhor resultado de sempre, com 66 678 viagens, confirmando o potencial de crescimento do sistema.
- Ao longo deste período, o Município de Seia realizou investimentos significativos na renovação e melhoria dos recursos afetos ao serviço, designadamente ao nível da frota, equipamentos e infraestruturas de apoio, assegurando a continuidade da exploração direta do transporte urbano.
- Esta opção tem resultado da inexistência de interesse por parte de operadores privados na exploração comercial do serviço, mas também da necessidade de garantir uma resposta de qualidade à população, assegurando níveis adequados de cobertura territorial, frequência e acessibilidade."

II.II. – Interações entre a AMT e o Município

19. A AMT assinalou que, à luz do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 e do RJSPTP, o serviço pode ser explorado diretamente pelas autoridades de transportes, designadamente com recurso a meios próprios, ou mediante atribuição a operadores de serviço público, concluindo, nessa medida, que "nada obsta à prossecução da atividade de transporte

público de passageiros através da prestação direta pelas autoridades públicas, como é o caso do Município de Seia”.

20. Não obstante a admissibilidade da prestação direta, a AMT salientou a necessidade de conferir à atividade um adequado enquadramento jurídico e regulatório.
21. Nesse sentido, referiu que, por razões de legalidade, transparência, objetividade e concorrência, a prestação do serviço deveria encontrar-se enquadrada em instrumento legal, regulamentar, administrativo ou contratual que estabelecesse as condições específicas da prestação, incluindo as obrigações de serviço público e as vantagens, designadamente financeiras, necessárias à respetiva execução.
22. A AMT salientou igualmente que esta exigência se aplica às próprias autoridades de transportes quando prestam diretamente os serviços com recurso a meios próprios.
23. Nesta matéria, a AMT concretizou que deveria existir um ato administrativo, regulamentar ou contratual no qual as obrigações de serviço público fossem formuladas *“de forma expressa e detalhada, por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis”*, identificando igualmente as compensações ou o esforço financeiro associado à prestação do serviço.
24. A interpelação chamou ainda a atenção para o enquadramento das compensações financeiras e demais vantagens públicas à luz das regras aplicáveis aos auxílios de Estado e aos serviços de interesse económico geral.
25. Foi igualmente salientada a necessidade de cumprimento das obrigações de reporte e publicitação, designadamente as decorrentes do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Regulamento n.º 430/2019 e do artigo 22.º do RJSPTP.
26. A AMT concluiu, nesta parte, pela necessidade de existir um instrumento municipal que definisse as obrigações subjacentes à prestação do serviço, identificasse o esforço financeiro público correspondente e fundamentasse a conformidade da solução com o quadro jurídico aplicável.
27. Na sequência desse enquadramento, a AMT formulou ao Município um conjunto de questões e pedidos de esclarecimento concretos, incidindo sobre as seguintes matérias:

- Consulta ao mercado: tendo o Relatório de Enquadramento invocado a inexistência de interesse de operadores privados na exploração comercial, foi solicitado esclarecimento sobre a realização de consultas ao mercado;
 - Comparação entre modelos de exploração: foi considerado insuficientemente fundamentado que a prestação direta constituísse, no imediato, a melhor solução, recomendando-se o aprofundamento da comparação entre operação direta e contratação externa;
 - Acumulação das funções de Autoridade de Transportes e de Operador: embora o projeto previsse a separação funcional, a AMT salientou que, no modelo efetivamente vigente, ambas as funções eram exercidas pela mesma entidade, devendo o instrumento regulamentar refletir expressamente essa realidade;
 - Compensação/esforço financeiro: foi observado que o regulamento não identificava um preço “contratual”, compensações estimadas ou o esforço financeiro associado à prestação do serviço, recordando-se, neste contexto, a regra do efeito financeiro líquido prevista no artigo 24.º do RJSPTP;
 - Duração e reavaliação do modelo de exploração: a AMT suscitou a necessidade de delimitar temporalmente a prestação e de prever a avaliação futura da manutenção da exploração direta ou da eventual submissão à concorrência;
 - Indicadores e metas de desempenho: a AMT distinguiu os meros indicadores de monitorização das efetivas metas de desempenho, recomendando que a avaliação do serviço assentasse em indicadores de qualidade previamente definidos e mensuráveis — designadamente regularidade, pontualidade, segurança, limpeza e conservação, conforto e satisfação dos passageiros — acompanhados de relatórios periódicos, análise dos desvios e adoção de medidas corretivas.
28. A propósito deste último aspeto, a AMT enfatizou que as obrigações operacionais deveriam ser “claras, objetivas, mensuráveis, exequíveis e promotoras da qualidade”, remetendo ainda para anteriores recomendações da AMT e para exemplos respeitantes aos Municípios do Barreiro, Entroncamento e Pombal.
29. O Município esclareceu ainda que o Relatório de Enquadramento respeitava a um serviço criado e diretamente explorado pelo Município desde 2009, procurando

evidenciar as respetivas características e a sua relevância de interesse público, nomeadamente social e ambiental, bem como a sua atuação numa área sem oferta tradicional de mobilidade urbana.

30. Quanto ao enquadramento da exploração direta no próprio Regulamento, o Município reconheceu que inicialmente não previra incorporar imediatamente essa solução no texto regulamentar, admitindo fazê-lo posteriormente por deliberação municipal.
31. Em face da posição transmitida pela AMT, informou que passaria a integrar a exploração por meios próprios diretamente no Regulamento, referindo que *"deduzindo em face da análise da AMT que tal pode imediatamente decorrer do próprio regulamento, (...) procederemos à incorporação no regulamento desta prerrogativa"*.
32. O Município comunicou ainda o envio de uma nova versão do projeto e solicitou uma nova apreciação da AMT, com o objetivo de viabilizar a respetiva aprovação final.
33. Relativamente à consulta ao mercado, o Município esclareceu expressamente que *"não promoveu nenhum procedimento formal de consulta preliminar ao mercado previamente à adoção do modelo de exploração direta"*.
34. Justificou a manutenção desta opção com a reduzida dimensão económica do serviço, a baixa densidade populacional, a dispersão da procura e o peso das obrigações de serviço público, fatores que, no seu entendimento, limitam a atratividade da exploração em condições de mercado e tornam necessárias compensações significativas. Invocou ainda a existência de veículos, equipamentos e infraestruturas municipais já afetos ao VAIEVEM e a complexidade que resultaria da sua disponibilização a um operador externo.
35. O Município concluiu, quanto a esta matéria, que *"no contexto atual, a exploração direta constitui, no imediato, a solução que melhor assegura a continuidade, estabilidade e qualidade do serviço público"*, sem prejuízo da reavaliação do modelo e de futuras consultas ao mercado, caso a evolução das condições económicas e operacionais o justificasse.
36. Quanto à comparação entre exploração direta e contratação externa, o Município apresentou uma ponderação comparativa assente em cinco critérios.
 - Em matéria de continuidade e estabilidade, contrapôs a operação direta já estabilizada à incerteza associada ao resultado de procedimento concursal;

- Quanto aos ativos municipais, salientou que a exploração direta permite o seu aproveitamento integral, ao passo que uma externalização exigiria a definição do respetivo regime de utilização;
 - Quanto aos custos de implementação, contrapôs a operação já em curso aos custos processuais, de concurso, eventual contencioso e gestão contratual; quanto ao controlo, distinguiu o controlo direto da gestão contratual indireta;
 - Quanto à sustentabilidade, sustentou que a exploração municipal não integra uma componente de lucro financeiro, considerando que, mantendo-se a política tarifária, a compensação necessária numa operação privada seria superior.
37. No que respeita à acumulação das funções de Autoridade de Transportes e de Operador, o Município declarou acolher a observação da AMT.
38. Reconheceu que o projeto inicial procurava simultaneamente acomodar a exploração direta e uma possível futura exploração concorrencial, mas admitiu a necessidade de densificar o enquadramento do modelo efetivamente vigente.
39. Consequentemente, propôs que o Regulamento passasse a prever expressamente o exercício cumulativo das duas funções pelo Município, assegurando, ao nível da organização interna, a separação entre as funções de planeamento, organização, financiamento, monitorização e fiscalização e as funções de exploração material e operacional.
40. Concretamente, o Município propôs acrescentar ao artigo 5.º norma segundo a qual, enquanto o serviço for explorado diretamente, *“(o Município) exerce cumulativamente as funções de Autoridade de Transportes e de Operador de Serviço Público de Transportes (...), assegurando, para efeitos de organização interna, a separação funcional» entre as atividades próprias das duas qualidades.”*
41. Quanto à duração e reavaliação do modelo, o Município entendeu que a observação da AMT deveria ser reportada não propriamente ao prazo de vigência do Regulamento, mas ao período de manutenção do modelo de exploração direta.
42. Propôs, assim, a realização de uma avaliação do modelo pelo menos de cinco em cinco anos, considerando a evolução da procura, a sustentabilidade económico-financeira, a qualidade do serviço e a eventual existência de condições de mercado, devendo nessa

ocasião ser ponderada a eventual adoção de outro modelo legalmente admissível, incluindo a abertura à concorrência.

43. No domínio dos indicadores e metas de desempenho, o Município informou ter acolhido as recomendações da AMT, procedendo à revisão do Regulamento e do respetivo Anexo III.
44. Segundo a resposta do Município, foram introduzidos indicadores e metas relativos, designadamente, à regularidade, fiabilidade, segurança, atendimento ao público, satisfação dos utilizadores, procura, eficiência operacional e sustentabilidade financeira e ambiental.
45. O Município afirmou igualmente ter reforçado o regime de monitorização e avaliação, prevendo relatórios periódicos que não se limitassem à expressão quantitativa dos indicadores, devendo igualmente incluir uma análise crítica dos resultados, a identificação das causas dos desvios face às metas estabelecidas e as correspondentes medidas corretivas.
46. Considerou, assim, ter passado a dispor de um sistema de monitorização contínua assente em obrigações *"claras, objetivas, mensuráveis e orientadas para a qualidade do serviço prestado"*, acrescentando que as metas foram definidas segundo critérios de proporcionalidade face à reduzida dimensão da operação VAIEVEM.
47. Finalmente, o próprio Município sintetizou as alterações decorrentes da interação com a AMT nos seguintes termos:
 - Consulta ao mercado - reforço da fundamentação no documento justificativo;
 - Comparação entre modelos - introdução de fundamentação comparativa;
 - Autoridade/Operador - revisão do artigo 5.º;
 - compensação financeira - introdução de novo artigo;
 - Metas de desempenho - revisão regulamentar e criação de uma Parte II do Anexo III.

III - Projeto de Regulamento Municipal do Serviço de Transporte Coletivo de Passageiros "VAIEVEM"

48. No preâmbulo, o Município refere assegurar o serviço desde 2009, através de meios próprios, justificando a opção pela exploração direta, designadamente, pela necessidade de garantir a continuidade e estabilidade da oferta, pelo controlo estratégico da operação e por razões de sustentabilidade económica e financeira, sem prejuízo da possibilidade de futura atribuição da exploração a entidade externa mediante procedimento concursal.
49. Nos termos dos artigos 1.º a 5.º, são estabelecidas a lei habilitante, o âmbito, o objeto e as definições relevantes, bem como o enquadramento do Município enquanto Autoridade de Transportes e Operador de Serviço Público de Transportes.
50. Em particular, o artigo 5.º determina que o Município exerce as competências de Autoridade de Transportes relativamente ao VAIEVEM e prevê expressamente que, enquanto não for adotado outro modelo de exploração legalmente admissível, a exploração material e operacional é diretamente assegurada pelo Município, na qualidade de Operador de Serviço Público de Transportes.
51. Neste modelo, o Município exerce cumulativamente as funções de Autoridade de Transportes e de Operador, ficando prevista uma avaliação periódica anual do modelo de exploração, em termos económicos e da qualidade do serviço prestado, bem como o cumprimento, enquanto operador, dos deveres de informação, reporte e comunicação legalmente estabelecidos.
52. O Capítulo II, relativo às competências e deveres da Autoridade de Transportes e do Operador, estabelece, no artigo 6.º, que a gestão do serviço deve observar, designadamente, os princípios da legalidade, prossecução do interesse público, eficiência, sustentabilidade financeira, acessibilidade, continuidade, segurança e qualidade, sendo a sustentabilidade aferida através de indicadores económico-financeiros, operacionais e ambientais.
53. O artigo 7.º, relativo à sustentabilidade e avaliação do desempenho, determina a monitorização dos indicadores económicos, financeiros, operacionais, ambientais e de qualidade e a avaliação do cumprimento das metas de desempenho constantes do

Anexo III, prevendo a elaboração anual de relatório que identifique o grau de cumprimento das metas, os desvios e as medidas corretivas adequadas.

54. Estabelece ainda que, sendo as receitas insuficientes para assegurar as obrigações de serviço público, a compensação financeira deve corresponder ao respetivo efeito financeiro líquido, não podendo exceder o necessário à garantia do equilíbrio económico nem gerar vantagem económica superior àquele efeito.
55. O mesmo artigo determina ainda que o modelo de exploração seja objeto de avaliação no prazo máximo de cinco anos após a entrada em vigor do Regulamento e, subsequentemente, com periodicidade quinquenal, ponderando, designadamente, a evolução da procura, a sustentabilidade económico-financeira, a qualidade da prestação, as condições de mercado e a prossecução do interesse público, podendo dessa avaliação resultar a manutenção da exploração direta ou a adoção de outro modelo legalmente admissível, incluindo a contratação mediante procedimento concorrencial.
56. Complementarmente, o artigo 8.º disciplina especificamente o financiamento e a compensação por obrigações de serviço público, estabelecendo que o serviço é financiado pelas receitas de exploração, pelas participações legalmente atribuídas e pelas dotações do orçamento municipal.
57. Quando as receitas se revelem insuficientes, admite-se a atribuição de compensação financeira, a qual deve corresponder exclusivamente ao efeito financeiro líquido decorrente do cumprimento das obrigações de serviço público, sendo apurada em função dos custos elegíveis, das receitas diretamente associadas ao serviço e dos benefícios financeiros decorrentes da prestação e ficando excluída qualquer situação de sobrecompensação.
58. O artigo 9.º consagra o princípio da separação funcional, distinguindo as funções de planeamento, regulação, monitorização, supervisão, fiscalização e definição das obrigações de serviço público, exercidas pelo Município enquanto Autoridade de Transportes, da prestação material e operacional, cometida ao Operador.
59. O artigo 10.º admite a futura concessão da exploração mediante procedimento concursal e prevê que as respetivas peças procedimentais definam, entre outros elementos, as obrigações de serviço público, níveis mínimos de oferta, padrões de

qualidade, requisitos de acessibilidade, mecanismos de monitorização e fiscalização, regime económico-financeiro, indicadores de desempenho e condições de reporte.

60. Os artigos 11.º e 12.º densificam, respetivamente, as competências da Autoridade de Transportes e os deveres do Operador.
61. À Autoridade compete, designadamente, definir a rede, os níveis de oferta e padrões de qualidade, estabelecer obrigações de serviço público e requisitos de exploração, determinar os regimes tarifários, fiscalizar e monitorizar a prestação e assegurar as obrigações de informação e reporte perante a AMT.
62. Ao Operador compete executar os serviços de acordo com os percursos, horários, frequências e condições fixados, garantir a regularidade, continuidade, fiabilidade, segurança e qualidade, assegurar os meios e a manutenção dos recursos afetos à exploração, cumprir as obrigações de serviço público e fornecer os dados operacionais, financeiros e estatísticos necessários à monitorização.
63. São ainda previstas obrigações relativas à informação ao público, Livro de Reclamações, manutenção e higienização da frota, formação dos trabalhadores, sistemas de apoio à exploração e acessibilidade universal.
64. O Capítulo III, do artigo 13.º ao 18.º estabelece os direitos e deveres dos passageiros, os comportamentos proibidos, as condições de acesso e utilização do serviço e o regime tarifário.
65. Entre os direitos dos utilizadores são expressamente contemplados a segurança, regularidade, continuidade e conforto, o acesso a informação clara e atualizada, a reclamação, as condições de acessibilidade das pessoas com mobilidade condicionada, a proteção dos dados pessoais e os direitos decorrentes do Regulamento (UE) n.º 181/2011.
66. Quanto ao tarifário, o artigo 17.º atribui à Autoridade de Transportes a sua aprovação, prevendo o artigo 18.º a possibilidade de reduções e isenções ao abrigo da legislação, programas de apoio tarifário ou deliberação municipal.

Tarifário a vigorar em 2026 (Artigo 15.º)

Tipo de título	Valores com IVA	Observações
Bilhete único (título adquirido a bordo)	€1,00	
Título multiviagem (pré-comprado 10 viagens)	€6,00	
Passe mensal normal	€12,00	
Passe mensal sub-23 (passageiros com idade igual ou menor a 23 anos)	€12,00	Os utilizadores beneficiam de uma taxa de desconto de 100%, recorrente da aplicação da Portaria 7-A/2024.
Passe mensal sénior (passageiros com idade igual ou superior a 65 anos).	12,00	Os utilizadores beneficiam de uma taxa de desconto de 37,5%, por decisão da Câmara Municipal.

Figura 11 Fonte Município

67. No domínio da fiscalização e avaliação da execução, o artigo 19.º atribui à Autoridade de Transportes competência para verificar o cumprimento das obrigações de serviço público e, na versão revista, também para avaliar o cumprimento dos indicadores e das metas de desempenho constantes do Anexo III, podendo promover ações de monitorização e auditoria e determinar medidas corretivas.
68. Os artigos 20.º a 22.º regulam os incumprimentos e medidas corretivas, o regime sancionatório e a responsabilidade civil e criminal.
69. Em matéria de monitorização e reporte, o artigo 23.º prevê a elaboração anual de um Relatório de Desempenho, que deve incluir os indicadores económico-financeiros e

operacionais, a informação prevista no n.º 4 do artigo 22.º do RJSPT e respetiva regulamentação, a avaliação do cumprimento das obrigações de serviço público, a evolução da procura e da oferta, a qualidade do serviço, as reclamações e sugestões e as medidas de melhoria adotadas ou previstas. O relatório é submetido à Câmara Municipal e disponibilizado no sítio institucional do Município.

70. Por sua vez, o artigo 25.º determina a monitorização permanente da procura, oferta, qualidade, acessibilidade, sustentabilidade financeira e ambiental e satisfação dos utilizadores, podendo os respetivos resultados fundamentar alterações da rede e da oferta.
71. O artigo 24.º esclarece que o sistema é organizado por tempo indeterminado, sem prejuízo da avaliação periódica do modelo de exploração prevista no Regulamento.
72. O Regulamento disciplina ainda o tratamento de dados pessoais no artigo 26.º, a cooperação institucional no artigo 27.º, os casos omissos no artigo 28.º e a entrada em vigor no artigo 29.º.
73. Por último, integram o Projeto três anexos:
 - O Anexo I representa a cobertura territorial, linhas e paragens do VAIEVEM;
 - O Anexo II estabelece o tarifário previsto para 2026, incluindo bilhete único (€1,00), título de dez viagens (€6,00), passe mensal (€12,00), passe sub-23 e passe sénior; e o Anexo III, significativamente reformulado, estabelece a metodologia de determinação da sustentabilidade económica e da compensação por obrigações de serviço público, abrangendo custos operacionais, indiretos e de capital, receitas, efeito financeiro líquido, taxa de cobertura tarifária e indicadores operacionais, de eficiência e ambientais.
 - O Anexo III inclui agora uma Parte II expressamente dedicada aos indicadores e metas de desempenho, fixando, designadamente, uma taxa de realização das viagens programadas igual ou superior a 98%, serviços cancelados por motivo imputável ao operador iguais ou inferiores a 2%, acidentes com responsabilidade do operador tendencialmente nulos, resposta a 100% das reclamações no prazo legal e índice global de satisfação dos utilizadores igual ou superior a 80%. São igualmente estabelecidos indicadores relativos à evolução da procura, custo por quilómetro e por passageiro, passageiros por quilómetro produzido, taxa de

cobertura tarifária e emissões de CO₂ por passageiro, todos sujeitos a avaliação anual.

IV - PARECER

IV. 1. Prestação direta

74. Desde 2019 que a AMT tem informado sobre a necessidade de contratualização de serviços públicos de transporte de passageiros⁸ por autoridades de transportes, nos seguintes termos:

- Decorre da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o Regime Jurídico de Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) e do Regulamento (CE) 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 2016/2338, do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de dezembro de 2016, relativo aos serviços públicos de transporte de passageiros, doravante "Regulamento 1370/2007", que o serviço público de transporte de passageiros pode ser explorado: (i) diretamente pelas autoridades de transportes competentes, designadamente com recurso a meios próprios; (ii) ou mediante atribuição, a operadores internos ou outros operadores de serviço público, seguindo o estabelecido no referido Regulamento e no Código dos Contratos Públicos, ou seja, a regra geral de submissão à concorrência;
- Ou seja, por imperativos concorrenciais, mas também de legalidade, transparência e objetividade, qualquer entidade, pública ou privada, que exerce uma atividade económica no âmbito da mobilidade, designadamente disponibilizando serviços de transporte público de passageiros, deve ter a sua atividade enquadrada em instrumento legal, regulamentar, administrativo ou contratual, que estabeleça as condições específicas em que é prestada, incluindo obrigações de serviço público e identifique quaisquer vantagens (nomeadamente financeiras), concedidas ou utilizadas e necessárias para a sua prestação;

⁸ Informação - Prestação Direta de Serviços de Transporte Público de Passageiros por Autoridades de Transportes - http://www.amt-autoridade.pt/media/2093/prestacao_direta_servicos_transporte_publicos_passageiros_at.pdf

- Naturalmente, tais obrigações abrangem também as autoridades de transportes e outras entidades públicas quando prestam diretamente serviços de transporte público de passageiros, regular ou flexível, com recurso a meios próprios, designadamente, serviços municipalizados, intermunicipalizados, operadores locais e internos;
- Aliás, nos termos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio e do Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto, deverão ser identificadas as compensações e quaisquer montantes ou vantagens, de carácter financeiro ou não, que sejam atribuídas, seja a que título for, por entidades públicas a outras entidades, públicas ou privadas, que asseguram serviços de interesse económico geral no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, por contrapartida da prestação de serviço público de transporte de passageiros, bem como por descontos tarifários, em transporte regular ou flexível. Tais comandos legais, baseados igualmente na jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia, quanto ao auxílios de Estado e contratualização de serviços de interesse económico geral no setor dos transportes, abrangem também, à semelhança do referido supra, as autoridades de transportes e outras entidades públicas, quando prestam diretamente serviços de transporte público de passageiros, regular ou flexível, com recurso a meios próprios, designadamente, serviços municipalizados, intermunicipalizados, operadores locais e internos;
- A informação pública sobre Enquadramento legal e jurisprudencial aplicável a Auxílios de Estado e compensações por obrigações serviço público no setor dos transportes, prescreve que as autoridades locais devem *"garantir o cumprimento de princípios de equidade, independência, integridade e transparência dos procedimentos, efeitos de aferição da compliance legal e jurisprudencial com regras gerais que estejam em vigor. De igual forma, deve ser garantido o princípio da neutralidade, no que respeita ao tratamento de agentes económicos tendo em conta a necessidade de estabelecer um referencial de atuação transparente, equitativo e sustentável"*⁹;

⁹ Disponível em: https://www.amt-autoridade.pt/media/1954/auxilios_estado_transportes_regras_tarifarias_osp.pdf

- O artigo 107.º, n.º 1 do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) estabelece que *"salvo disposição em contrário dos Tratados, são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados-membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções"*;
- Todas as medidas que correspondam aos critérios enunciados no artigo 107.º n.º 1 do TFUE, ou seja, todas as medidas que configurem uma transferência de recursos do Estado, que constituam uma vantagem económica para determinadas empresas ou produções, tenham uma natureza seletiva, sejam suscetíveis de provocar distorções ao nível da concorrência ou afetem o comércio entre os Estados membros são, em princípio, proibidas, pois são incompatíveis com o mercado interno, sendo cominadas com a sanção de nulidade;
- E neste âmbito, as autoridades de transportes não só devem dar cumprimento ao artigo 7.º do Regulamento¹⁰, tornando público, anualmente, um relatório circunstanciado sobre as obrigações de serviço público da sua competência, incluindo nesse relatório a data de início e a duração dos contratos de serviço público, os operadores de serviço público selecionados e as compensações e os direitos exclusivos que lhes são concedidos como contrapartida, bem como devem dar cumprimento às obrigações de reporte constantes do Regulamento n.º 430/2019, e ainda proceder à informação constante do artigo 22.º do RJSTP¹¹;
- Em sentido convergente, a Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, que aprova o regime jurídico da atividade empresarial local e das participações locais e que também se aplica a serviços municipalizados, estabelece, no seu artigo 31.º, que *"a gestão das empresas locais deve articular -se com os objetivos prosseguidos pelas entidades públicas participantes no respetivo capital social,*

¹⁰ Orientações - Obrigações de Reporte e Publicitação - Regulamento n.º 430/2019 e Regulamento (CE) n.º 1370/2007 - http://www.amt-autoridade.pt/media/2129/orientacoes_amt_obrigacoes_reporte_relatorios_publicos.pdf

¹¹ Obrigações Legais de Transmissão de Informação por Parte de Operadores de Transportes - http://www.amt-autoridade.pt/media/2118/obrigacoes_legais_transmissao_informacao.pdf

visando a satisfação das necessidades de interesse geral ou a promoção do desenvolvimento local e regional, assegurando a viabilidade económica e o equilíbrio financeiro.”;

- Por seu lado, o n.º 1 do artigo 32.º estabelece que *“a deliberação de constituição das empresas locais ou de aquisição de participações que confirmam uma influência dominante, nos termos da presente lei, deve ser sempre precedida dos necessários estudos técnicos, nomeadamente do plano do projeto, na ótica do investimento, da exploração e do financiamento, demonstrando -se a viabilidade e sustentabilidade económica e financeira das unidades, através da identificação dos ganhos de qualidade, e a racionalidade acrescentada decorrente do desenvolvimento da atividade através de uma entidade empresarial, sob pena de nulidade e de responsabilidade financeira”;*
- Os n.ºs 4 e 5 da mesma disposição estabelecem que a *“A atribuição de subsídios à exploração pelas entidades públicas participantes no capital social exige a celebração de um contrato-programa.”* e que *“No caso de a empresa local beneficiar de um direito especial ou exclusivo, nos termos definidos no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 148/2003, de 11 de julho, que «Transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva n.º 2000/52/CE, da Comissão, de 26 de julho, que altera a Diretiva n.º 80/723/CEE, da Comissão, de 25 de junho, relativa à transparência das relações financeiras entre as entidades públicas dos Estados membros e as empresas públicas», alterado pelo Decreto-Lei n.º 120/2005, de 26 de julho, e pelo Decreto-Lei n.º 69/2007, de 26 de março, essa vantagem deve ser contabilizada para aferição da sua viabilidade financeira.”*
- Por seu turno, o n.º 7 da mesma disposição estipula que *“Independentemente das obrigações de controlo e fiscalização previstas na presente lei e na lei comercial, o desempenho da empresa local deve ser objeto de avaliação anual pelos respetivos órgãos sociais, incluindo a elaboração de um relatório com a análise comparativa das projeções decorrentes dos estudos referidos nos n.os 1 e 2 e a efetiva situação económico-financeira da empresa local, o qual é obrigatoriamente comunicado à Inspeção-Geral de Finanças.”* Naturalmente que as mesmas preocupações ou princípios gerais aplicar-se-ão ao Município,

preste este serviço por empresas municipais, serviços municipalizados ou diretamente.

75. Assim, aqui chegados, podemos concluir que nada obsta à prossecução da atividade de transporte público de passageiros através da prestação direta pelas autoridades públicas, como é o caso do Município.
76. De facto, encontra-se na disponibilidade dos Estados-membros da União Europeia e respetivas autoridades competentes, optar pelos modelos de organização do Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes, seja ao nível institucional, seja quanto à forma de atribuição da prestação dos serviços de transporte de passageiros, que poderá passar pela contratação de prestadores de serviços ou pela prestação direta desses mesmos serviços, desde que cumpridos os requisitos legais nacionais e europeus.
77. Contudo, tal não significa que não seja necessária a celebração de um "contrato de serviço público", que pode ser perspectivado como um ato legislativo, regulamentar ou administrativo¹², de onde constam os requisitos aplicáveis aos serviços a prestar e o método de cálculo da compensação, ou seja, as obrigações de serviço público e respetivo esforço financeiro associado, o que igualmente se aplica às condições em que a autoridade competente presta ela própria os serviços, nos termos do ponto 2.2.1.das Orientações da Comissão Europeia para a interpretação do Regulamento 1370/2007¹³.
78. Mais refere o Regulamento 1370/2007 que *"sem prejuízo das disposições pertinentes do direito interno, qualquer autoridade local ou, na sua ausência, qualquer autoridade nacional pode decidir prestar ela própria, serviços públicos de transporte de passageiros no seu território ou confiá-los a um operador interno sem os submeter a concurso. Esta possibilidade de autoprestação deverá, todavia, ser enquadrada de forma rigorosa, a fim de garantir condições de concorrência equitativas."*
79. Por outro lado, cabe também às autoridades de transportes criar e implementar as condições legais e contratuais de base que permitam a disponibilização de serviços de transportes enquadradas em termos equitativos em termos concorrenciais e organizativos.

¹² Não é necessário que o Município celebre um contrato consigo próprio. A prestação direta constitui uma forma autónoma de exploração. A prestação direta tem de estar enquadrada por instrumento jurídico vinculativo adequado, que densifique as OSP, condições de exploração, financiamento, monitorização e controlo;

¹³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52014XC0329%2801%29>

80. Prestando diretamente serviços de transportes, as Autoridades de Transportes são, efetivamente, um agente económico que deve respeitar os mesmos requisitos aplicáveis a outros agentes económicos, com as necessárias adaptações, pelo facto de ser igualmente uma autoridade de transportes. E, no caso de um conflito concorrencial entre um serviço prestado por um operador privado e outro serviço público deverá existir equidade no respetivo relacionamento, devendo ambos estar sujeitos a regras equitativas, salvaguardando as devidas diferenças, de forma a evitar que o operador público utilize a sua posição como Autoridade, para alcançar uma vantagem ilegítima na prestação do serviço público face a um operador privado, enquadrado ou não em contrato de serviço público.
81. Aliás, enquanto "operador" está sujeito às regras aplicáveis a outros operadores, como sejam as previstas no artigo 22.º do RJSTP uma vez que, para efeitos do enquadramento de auxílios de Estado,¹⁴ é indiferente a natureza do prestador dos serviços, sendo antes relevante o cumprimento de regras aplicáveis a uma determinada atividade;
82. Neste quadro, os serviços prestados por autoridades de transportes devem ter a sua atividade enquadrada em instrumento específico que garanta uma descrição detalhada, objetiva e mensurável da exploração do serviço público de transporte de passageiros (especificando linhas, horários, frequências) e tendo em conta as recomendações da AMT quanto à adequada "contratualização" destes serviços públicos, incluindo a previsão de indicadores de exploração (obrigações operacionais, de qualidade, etc), reporte de informação e regras de cálculo do esforço financeiro público associado ao serviço público e separando, contabilisticamente, as atividades de serviço público de outras,

IV. II. - Esforço financeiro público

83. De acordo com os artigos 23.º e 24.º do RJSTP:

- *"As autoridades de transportes competentes podem impor obrigações de serviço público¹⁵ ao operador de serviço público, as quais devem ser formuladas de forma*

¹⁴ http://www.amt-autoridade.pt/media/1955/auxilios_estado_osp_transportes.pdf

¹⁵ Tal como referem as orientações da Comissão Europeia (Orientações CE 2023), "as autoridades nacionais, regionais e locais têm um papel essencial e gozam de um amplo poder de apreciação na prestação, execução e organização de serviços de interesse económico geral de uma forma que atenda tanto quanto possível às necessidades dos utilizadores (...). Assim, no

expressa e detalhada, por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis".¹⁶¹⁷

- *"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 (...) 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."*

84. No que diz respeito ao pagamento de compensações financeiras, a Comissão Europeia refere que¹⁸, *"contrariamente ao que acontece noutros setores, à compensação por obrigações de serviço público no setor dos transportes terrestres aplica-se o artigo 93.º e não o artigo 106.º, n.º 2, do TFUE. Consequentemente, as regras da União relativas à compensação por serviços de interesse económico geral¹⁹ que têm por base o artigo 106.º, n.º 2, do Tratado, não se aplicam aos transportes terrestres"*.²⁰ (...) *Tratando-se de serviços de transporte público ferroviário ou rodoviário de passageiros, e acordo com o artigo 9.º, n.º 1, do regulamento (CE) n.º 1370/2007, desde que sejam pagas nas condições estabelecidas no regulamento, as compensações por esses serviços são consideradas compatíveis com o mercado interno e não carecem da notificação prévia exigida pelo artigo 108.º, n.º 3, do TFUE."*

quadro definido pelo Regulamento, os Estados-Membros beneficiam de uma ampla margem de discricionariedade na definição das obrigações de serviço público em sintonia com as necessidades dos passageiros."

¹⁶ O artigo 21.º do RJSPTP estabelece que o contrato de serviço público é obrigatoriamente reduzido a escrito, dele devendo constar de forma clara os direitos e obrigações de cada uma das partes e as características do serviço público de transporte a prestar, designadamente, e quando aplicável, o modelo de remuneração do operador de serviço público, incluindo a eventual compensação por obrigações de serviço público previstas no contrato e os critérios para a sua determinação, quando sejam impostas.

¹⁷ Quanto a esta matéria, o artigo 3.º do RJSPTP estabelece que: «Contrato de serviço público» é um ou vários atos juridicamente vinculativos que estabelecem o acordo entre uma autoridade de transportes competente e um operador de serviço público, para atribuir a este último a gestão e a exploração de determinado serviço público de transporte de passageiros sujeito a obrigações de serviço público; «Obrigação de serviço público» é a imposição definida ou determinada por uma autoridade de transportes, com vista a assegurar determinado serviço público de transporte de passageiros de interesse geral que um operador, caso considerasse o seu próprio interesse comercial, não assumiria, ou não assumiria na mesma medida ou nas mesmas condições, sem contrapartidas; «Compensação por obrigação de serviço público» é uma qualquer vantagem, nomeadamente financeira, concedida, direta ou indiretamente, por uma autoridade de transportes a um operador de serviço público, através de recursos públicos, durante o período de execução de uma obrigação de serviço público ou por referência a esse período.

¹⁸ Orientações CE 2023)

¹⁹ Nomeadamente a Decisão da Comissão relativa à aplicação do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral (JO L 7 de 11.1.2012, p. 3) e o Enquadramento da União Europeia aplicável aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público (JO C 8 de 11.1.2012, p. 15).

²⁰ Aplica-se-lhes, contudo, o Regulamento (UE) n.º 360/2012 da Comissão, de 25 de abril de 2012, relativo à aplicação dos artigos 107.º e 108.º do TFUE aos auxílios de minimis concedidos a empresas que prestam serviços de interesse económico geral (JO L 114 de 26.4.2012, p. 8).

85. No que respeita a obrigações de serviço público, e na medida em que são suscetíveis de constituir auxílios estatais na aceção do n.º 1 do artigo 107.º do Tratado de Funcionamento da União Europeia - TFUE, apenas as compensações pagas em conformidade com o regime estabelecido pelo Regulamento ²¹ são compatíveis com o mercado comum e dispensadas da obrigação de notificação prévia prevista no TFUE.
86. Neste contexto, fazemos especial referência à doutrina estabelecida pelo Acórdão Altmark Trans do TJUE²² relativamente à atribuição de compensações financeiras aos serviços de interesse económico geral (SIEG) e a sua articulação com as disposições dos Artigos 93.º e 107.º do TFUE. De facto, à luz do edifício jurídico aplicável aos serviços de transporte público de passageiros abrangidos pelo Regulamento, as subvenções públicas que se destinam a permitir a exploração de serviços regulares de transportes municipais, intermunicipais e interregionais (SIEG) não são consideradas Auxílios de Estado na medida em que devem ser consideradas uma compensação que representa a contrapartida das prestações efetuadas pelas empresas beneficiárias para cumprir OSP.
87. Acrescenta ainda a Comissão que *"a presunção de compatibilidade e a exoneração a que faz referência o parágrafo anterior, não excluem a possibilidade de as compensações pela prestação de serviços de transporte público constituírem auxílio estatal. Para não o serem, as compensações terão de satisfazer as quatro condições estabelecidas pelo Tribunal de Justiça no acórdão Altmark^{23 24}",* cujos princípios estão acolhidos nos requisitos legais constantes do Regulamento e que, entre outros pontos,

²¹ Enquadramento legal e jurisprudencial aplicável a Auxílios de Estado e compensações por obrigações de serviço público no setor dos transportes -> https://www.amt-autoridade.pt/media/1955/auxilios_estado_osp_transportes.pdf

²² Processo C-280/00 Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg Contra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

²³ Ver também a secção 3 da comunicação da Comissão relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral (JO C 8 de 11.1.2012, p. 4).

²⁴ O Tribunal entendeu que: (i) Existe a necessidade de definir e atribuir, de modo claro e transparente, as obrigações de serviço público desde o início para que se possa deduzir com exatidão quais as obrigações de serviço público impostas às empresas; (ii) Os parâmetros com base nos quais o montante exato de compensação é calculado devem ser previamente estabelecidos, de forma objetiva e transparente, a fim de evitar que inclua uma vantagem económica suscetível de favorecer a empresa beneficiária em relação às empresas concorrentes; (iii) É necessário efetuar um juízo de proporcionalidade entre o montante da compensação atribuída e o custo suplementar suportado com o cumprimento das obrigações de serviço público com o intuito de evitar casos de compensação excessiva; (iv) Assim, a compensação não pode ultrapassar o que é necessário para cobrir total ou parcialmente os custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas obtidas, assim como um lucro razoável pela execução destas obrigações; (v) Como critério de eficiência deve existir num procedimento de contratação pública que possibilite selecionar o candidato que apresente as melhores condições para proceder ao fornecimento de um serviço de interesse económico geral ao menor custo possível para a coletividade e, alternativamente, quando não seja empregue o procedimento de concurso público, o nível da compensação deve basear-se na análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada em meios de transporte para poder satisfazer as exigências de serviço público requeridas teria suportado para cumprir estas obrigações, tendo em conta as respetivas receitas, assim como um lucro razoável relativo à execução destas obrigações.

estabelece que (i) Os parâmetros com base nos quais o montante exato de compensação é calculado devem ser previamente estabelecidos, de forma objetiva e transparente, a fim de evitar uma vantagem económica suscetível de favorecer a empresa beneficiária em relação a concorrentes; (ii) A compensação não pode ultrapassar o que é necessário para cobrir total ou parcialmente os custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas obtidas, assim como um lucro razoável²⁵ pela execução destas obrigações; (iii) Deve existir um procedimento de contratação pública que possibilite selecionar o candidato que apresente as melhores condições ao menor custo possível para a coletividade.

88. Quanto a este propósito, refere a Comunicação²⁶ da Comissão Europeia, quanto à implementação do Regulamento que: *"A organização de um concurso aberto a todos os operadores, transparente e sem discriminações, na aceção do artigo 5.º, n.º 3, permitirá normalmente minimizar a compensação que as autoridades competentes terão de pagar ao prestador de serviços para obterem o nível de serviço público imposto pelo caderno de encargos, obviando assim à sobrecompensação."*²⁷
89. No caso concreto, a opção recaiu na utilização de meios próprios para assegurar o serviço público, sendo que é estabelecida a avaliação do modelo de exploração,

²⁵ De acordo com as Orientações da Comissão (Orientações CE 2023): "Em qualquer caso, dependendo das circunstâncias específicas de cada contrato de serviço público, impõe-se uma avaliação casuística pela autoridade competente, para determinar o nível adequado de lucro razoável. Entre outros fatores, há que ter em conta as características específicas da empresa, a remuneração normal de mercado para serviços semelhantes e o nível de risco associado a cada contrato de serviço público."

²⁶ (Orientações CE 2023) "O contrato celebrado entre o operador do serviço público e a autoridade competente pode assumir diferentes formas, nomeadamente no que diz respeito aos acordos de partilha de riscos e ao nível máximo de lucro razoável que o operador tem o direito de conservar. Normalmente, as autoridades competentes terão de efetuar controlos *ex post* regulares para detetar eventuais sobrecompensações e prever, nos contratos de serviço público, mecanismos de reembolso que prevejam a recuperação de eventuais montantes sobrecompensados. Este princípio aplica-se aos contratos adjudicados por concurso e adjudicados por ajuste direto, uma vez que a proibição de sobrecompensação estabelecida no artigo 4.º, n.º 1, se aplica a todos os contratos. A Comissão recomenda que esses controlos da sobrecompensação sejam efetuados tendo em conta os custos e as receitas e o nível máximo de lucro que será normalmente estabelecido no contrato. O método utilizado para os controlos da sobrecompensação deve também ter em conta os efeitos na rede, sempre que estes sejam quantificáveis. No caso de contratos de concessão adjudicados por concurso, presume-se que o adjudicatário já considerou na proposta quaisquer ganhos de eficiência que espera obter durante a vigência do contrato. Por conseguinte, a Comissão entende que o requisito de controlo *ex post* da sobrecompensação pode ser adaptado para que esses contratos tenham em conta as características específicas que lhes são inerentes. Em todos os casos, as autoridades competentes são livres de definir a frequência e a extensão dos controlos da sobrecompensação em função da duração e da complexidade do contrato."

²⁷ "O artigo 2.º, alínea e), do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 acima referido deve ser lido em conformidade com a jurisprudência dos tribunais da União. Desta jurisprudência que, antes de estabelecer especificações para as obrigações de serviço público, a autoridade competente deve avaliar se existe uma necessidade real dos serviços de transporte público planeados. De acordo com esta jurisprudência, a fim de avaliar se essa necessidade real existe, as autoridades competentes devem: 1. Avaliar se existe uma procura por parte dos utilizadores; 2. Avaliar se esta procura não pode ser satisfeita, mesmo parcialmente, pelos operadores de mercado na ausência de obrigações de serviço público; e 3. Privilegiar a abordagem menos restritiva das liberdades fundamentais e menos prejudicial para o bom funcionamento do mercado interno, a fim de satisfazer as necessidades assim identificadas. Segundo os tribunais da União, «a falta de prova, por parte do Estado-Membro, de que [o âmbito da obrigação de serviço público é necessário e proporcional a uma necessidade real de serviço público] pode constituir um erro manifesto de apreciação que a Comissão deve tomar em consideração." (Orientações CE 2023).

ponderando, designadamente, a evolução da procura, a sustentabilidade económico-financeira do serviço, a qualidade da prestação e a eventual existência de condições de mercado, a realizar pelo menos de 5 em 5 anos, ponderando a adoção de outro modelo de exploração legalmente admissível, incluindo a abertura à concorrência, em conformidade com o RJSPTP e o Regulamento (CE) n.º 1370/2007.

90. Nos termos do artigo 16.º do RJSPTP *"o serviço público de transporte de passageiros pode ser explorado: a) Diretamente pelas autoridades de transportes competentes, designadamente com recurso a meios próprios"*.
91. Nos termos do artigo 24.º, *"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. 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."*
92. De qualquer forma, considera-se que deve ser expresso no instrumento jurídico que enquadra a prestação direta o prazo delimitado de vigência, bem como a respetiva avaliação periódica sobre a execução e ponderação da eventual submissão à concorrência com base nessa avaliação.
93. Face à documentação apresentada e à descrição das disposições contratuais podemos concluir que estamos perante um procedimento para prestar um serviço público, com obrigações de serviço público prévia e objetivamente definidas, tendo em conta o interesse público, bem como a sustentação de um serviço público de qualidade na perspetiva pública.
94. Segundo as Orientações da Comissão Europeia para a interpretação do Regulamento²⁸ relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, *"O considerando 27 do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 refere que os parâmetros de compensação, em caso de adjudicação sem concurso e de aplicação de regras gerais, devem assegurar a adequação da compensação e corresponder a uma «preocupação*

²⁸ (Orientações CE 2023)

de eficácia e qualidade dos serviços». O ponto 7 do anexo especifica que o método de compensação deve «incentivar a manutenção ou o desenvolvimento de uma gestão eficaz por parte do operador de serviço público, que possa ser apreciada objetivamente. Quer isto dizer que devem ser integrados no mecanismo de compensação incentivos a uma prestação do serviço economicamente eficiente. A eficiência deve melhorar ao longo do tempo e as melhorias devem ser objetivamente mensuráveis. A eficiência deve ser entendida como a relação entre a qualidade (ou o nível) dos serviços públicos e os recursos utilizados. Os incentivos podem, por conseguinte, ser concebidos para reduzir os custos e/ou aumentar a qualidade/nível do serviço. No entanto, as reduções de custos alcançadas em detrimento da qualidade/nível do serviço não são consideradas como melhorias de eficiência. Os incentivos à eficiência devem ser realistas, proporcionados e definidos com precisão no contrato (...)

95. Será de recordar a necessidade de imposição de implementação de contabilidade analítica²⁹ por tipo de serviço, de forma a evidenciar, separadamente, as contas de exploração atinentes ao serviço público face a outras atividades desenvolvidas, devendo fundamentar os critérios utilizados para imputação dos custos comuns.
96. Quanto a este aspeto, de referir que os contratos de serviço público a celebrar no âmbito do RJSPTP, estão muito condicionados pelos circunstancialismos locais relativos aos múltiplos sistemas de transportes públicos de passageiros, que são muito diversos ou com uma grande amplitude de cambiantes, sendo por isso necessário ter em conta a maturidade do mercado e os modelos contratuais adotados por cada autoridade de transportes nos diversos casos concretos, incluindo, nomeadamente, uma análise ponderada sobre a alocação e partilha do risco operacional.

²⁹ Como refere a Comunicação da Comissão (Orientações CE 2023) "Quando o prestador do serviço público exerce também atividades comerciais, é necessário assegurar que a compensação pública que recebe não é utilizada para reforçar a sua posição concorrencial noutros mercados em que opera comercialmente. Para o efeito, o anexo prevê uma separação das contas das atividades de serviço público e das atividades comerciais, bem como um método sólido de repartição dos custos que reflita os custos reais da prestação do serviço público. O artigo 4.º, n.os 1 e 2, lido em conjugação com o anexo, exige que os custos e as receitas do operador sejam corretamente repartidos entre os serviços públicos (relativamente a cada contrato) e os serviços comerciais (ver secção 2.5.2). Se, por exemplo, os custos dos serviços prestados nas estações, no âmbito tanto das atividades de serviço público como das atividades comerciais, fossem imputados apenas ao serviço público, tal imputação constituiria um subvencionamento cruzado incompatível com o Regulamento (CE) n.º 1370/2007. As obrigações específicas em matéria de separação das contas das empresas ferroviárias estão igualmente consagradas na Diretiva 2012/34/CE. Cada contrato de serviço público deve conter regras específicas no que respeita à compensação e dar origem a lançamentos contabilísticos específicos. Se uma empresa tiver celebrado vários contratos de serviço público, as suas contas devem permitir a identificação das compensações recebidas pelo cumprimento de obrigações de serviço público nos vários contratos de serviço público, separadas das receitas das operações comerciais do mercado.

97. Por outro lado, os dados utilizados para a definição de obrigações de serviço público baseiam-se no levantamento dos indicadores relevantes do sistema de transportes e do território em causa, o que permite concluir por uma adequada aderência à realidade, tendo não apenas em conta indicadores financeiros, mas também económicos e todos os referentes às diversas externalidades associadas ao Ecossistema.
98. Recorde-se que, sem prejuízo das atribuições próprias das instâncias nacionais e europeias competentes, os critérios enunciados para aferição da legalidade de fluxos financeiros apenas se consideram cumpridos, na perspetiva da temática dos auxílios de Estado, se ao longo da execução contratual forem efetiva e corretamente aplicados os critérios de cálculo e pagamento das compensações (se a elas houver lugar), face às circunstâncias concretas da prestação do serviço que as fundamentam, sendo esses os factos que devem carecer de verificação permanente e sistemática pela autoridade de transportes, mas também pela AMT, designadamente na sequência de remissão, por parte daquela, do relatório público previsto no artigo 7.º do Regulamento (e no Regulamento n.º 430/2019, na sua redação atual) e de sua responsabilidade.
99. Por isso, a aferição da *compliance* dos instrumentos pré-contratuais e contratuais não é meramente formal, estendendo-se à execução desses mesmos instrumentos, o que neste caso concreto se afigura estar garantido.

IV. III. – Análise económico-financeira

100. A análise económico-financeira do serviço VAIEVEM deve atender à circunstância de a respetiva exploração ser assegurada diretamente pelo Município, através de meios próprios, incluindo recursos humanos, frota, sistemas de informação e bilhética e infraestruturas afetas à operação.
101. O Relatório de Enquadramento identifica, designadamente, seis motoristas e demais recursos técnicos e administrativos afetos total ou parcialmente ao serviço, bem como uma frota que integra viaturas adquiridas em diferentes períodos, incluindo duas viaturas adquiridas em 2024 e uma viatura elétrica adquirida em 2026.
102. Neste contexto, releva que o artigo 6.º do Regulamento n.º 430/2019 determina que, “no caso de exploração direta pela autoridade de transportes, os custos devem ser desagregados por referência ao serviço, incluindo, designadamente, gastos com pessoal, combustíveis, manutenção e reparação do material circulante, depreciações e

amortizações dos ativos diretamente afetos à exploração, gastos com bilhética e outros gastos necessários à respetiva execução.”

103. O Relatório de Enquadramento apresenta uma série económico-financeira relativa ao período de 2021 a 2025, da qual resulta a existência de resultados líquidos negativos em todos os exercícios considerados.
104. Em 2025, as vendas e serviços prestados ascenderam a €62.623,50, acrescentando €17.456,28 registados contabilisticamente como “subsídios, doações e legados à exploração”.

Receita por modalidade Tarifária	2024		2025	
	Unidades	Valor (€)	Unidades	Valor (€)
Bilhete Simples	17 376	16 507,20 €	18 522	18 522,00 €
Passe Mensal - Utilizadores menores de 23 anos	1261	13 240,50€	1 906	22 872,00 € ¹
Passe Mensal - Utilizadores entre 24 e 64 anos	338	3 549,00 €	1 128	14 736,00 €
Passe Mensal - Maiores de 65 anos	60	420,00 €	61	457,50 €
Outros (aquisição de passe, cartão de carregamento ou conjunto de 10 bilhetes)	684	3 830,40€	514	3 084,00€
aquisição de passe ou cartão de carregamento	277	1 703,55 €	480	2 952,00€
Total	19 820	38 168,25 €	22 611	62 623,50 €

Figura 12 Fonte Município

105. A evolução entre 2024 e 2025 permite uma leitura mais diferenciada do que a simples evolução do resultado líquido. Com efeito, a receita tarifária passou de €38.168,25 para €62.623,50, enquanto os gastos apresentados no Relatório Anual passaram de €180.479,58 para €220.170,21.

Custos Operacionais	2024	2025
Gastos com pessoal	75 741,73 €	88 255,20 €
Tecnologias de Informação e Comunicação	1 418,76 €	1 761,72 €
Pneus	1 533,94 €	2 362,63 €
Combustível	13 706,40 €	18 823,87 €
Manutenção	16 942,20 €	12 812,37 €
Seguros	4 481,09 €	10 837,13 €
Outros	24 030,40 €	2 481,83 €
Gastos de Depreciações	42 625,06 €	82 835,46 €
Total	180 479,58 €	220 170,21 €

Figura 13 Fonte Município

106. A verificação desses valores permite apurar o seguinte:

Indicador	2024	2025	Evolução
Receita tarifária	€38.168,25	€62.623,50	+64,1%
Gastos constantes da tabela de custos	€180.479,58	€220.170,21	+22,0%
Resultado líquido negativo	€124.942,15	€140.110,23	agravamento de 12,1%
Taxa de cobertura pela receita tarifária*	21,1%	28,4%	+7,3 p.p.
Custo por passageiro	€3,44	€3,30	-4,1%
Custo por quilómetro	€2,02	€2,48	+22,8%

* Apurada, para efeitos desta análise, pela relação entre a receita tarifária e os gastos totais apresentados no Relatório Anual.

107. Daqui resulta que, apesar do agravamento do resultado líquido, a evolução operacional de 2025 não é integralmente desfavorável.

108. Pelo contrário, verifica-se uma melhoria do grau de cobertura dos gastos pela receita tarifária e uma redução do custo médio por passageiro.
109. O agravamento do resultado líquido encontra-se fortemente influenciado pelo aumento dos gastos de depreciação, de €42.625,06 para €82.835,46, ou seja, cerca de 94,3%, sendo esta rubrica responsável por aproximadamente 37,6% dos gastos totais apresentados para 2025.
110. Este aspeto é particularmente relevante: antes das depreciações, o resultado negativo melhora de €82.317,09 em 2024 para €57.274,77 em 2025, correspondendo a uma redução do desequilíbrio de cerca de 30%.
111. Assim, a deterioração do resultado líquido não traduz, por si só, uma deterioração equivalente do desempenho corrente da exploração, sendo significativamente influenciada pelo aumento dos gastos de depreciações. Tal evolução ocorre num contexto de renovação e reforço dos ativos afetos ao serviço, sem que, contudo, os elementos disponibilizados permitam estabelecer uma correspondência integral entre o aumento das depreciações e os investimentos concretamente realizados.
112. Também a estrutura dos custos de 2025 evidencia esta circunstância. Dos €220.170,21 apresentados no Relatório Anual, cerca de 40,1% respeitam a gastos com pessoal e 37,6% a depreciações, representando conjuntamente cerca de 78% do total. Os combustíveis representam aproximadamente 8,5%, a manutenção 5,8% e os seguros 4,9%.
113. Em 2025 foram realizadas 5.368 circulações e percorridos 88.903,7 km, dos quais 54.391,7 km respeitam ao circuito Seia/São Romão e 34.512,05 km ao circuito de Seia.
114. Considerando aquele volume de produção e o montante de gastos apresentado no Relatório Anual, o custo unitário apurado de aproximadamente €2,48/km mostra-se aritmeticamente consistente.
115. Do mesmo modo, considerando os 66.678 passageiros reportados para 2025, o custo médio de cerca de €3,30 por passageiro também se encontra confirmado pelos dados disponibilizados.
116. A evolução da procura constitui, neste âmbito, um elemento positivo. O Relatório Anual indica 52.397 passageiros em 2024 e 66.678 em 2025, sendo o crescimento

particularmente relevante nos passes destinados a utilizadores até aos 23 anos e nos passes dos 24 aos 64 anos.

117. O acréscimo da procura permitiu diluir o aumento dos custos por um número superior de utilizadores, justificando a redução do custo por passageiro, apesar do aumento do custo por quilómetro.
118. Nesta perspetiva, a evolução de 2025 evidencia uma melhoria da eficiência por passageiro, mas não da eficiência por unidade de produção, devendo ambas as dimensões ser acompanhadas autonomamente.
119. O Relatório de Enquadramento reconhece expressamente que a exploração apresenta défices estruturais e refere que estes são "assumidos e compensados integralmente pelo orçamento do Município de Seia".
120. Tomando exclusivamente como referência a receita tarifária de €62.623,50 e os €220.170,21 de gastos constantes da tabela apresentada no Relatório Anual, aquela receita assegura uma cobertura de cerca de 28,4% desses gastos, correspondendo a diferença aritmética entre ambas as grandezas a €157.546,71.
121. Este montante não corresponde, porém, ao resultado líquido contabilístico do serviço, nem pode ser automaticamente identificado com o esforço financeiro municipal ou com uma compensação por obrigações de serviço público, uma vez que o respetivo apuramento exige a consideração das demais receitas e custos imputáveis ao serviço e, quanto à compensação por OSP, a determinação do correspondente efeito financeiro líquido nos termos legalmente aplicáveis.
122. Com efeito, o artigo 24.º do RJSPTP estabelece que a compensação não pode exceder o efeito financeiro líquido decorrente das incidências, positivas e negativas, da execução das OSP, devendo ser efetuada uma comparação entre a situação em que a obrigação existe e o cenário em que o serviço seria explorado sem essa obrigação e em condições de mercado.
123. O Anexo ao Regulamento (CE) n.º 1370/2007 segue idêntica lógica, considerando, no cálculo do efeito financeiro líquido, os custos imputáveis às OSP, os efeitos financeiros positivos, as receitas tarifárias e demais receitas geradas pelo serviço e, quando aplicável, um lucro razoável, impondo ainda regras de separação contabilística destinadas a assegurar transparência e evitar subsídias cruzadas.

124. A versão alterada do Projeto de Regulamento veio, a este respeito, melhorar substancialmente o enquadramento inicialmente apresentado, determinando nos artigos 7.º e 8.º que a compensação deve corresponder ao efeito financeiro líquido, não exceder o necessário ao equilíbrio económico do serviço nem originar sobrecompensação, devendo o respetivo apuramento considerar os custos elegíveis, as receitas diretamente associadas e os benefícios financeiros decorrentes da prestação.
125. O Anexo III da versão revista complementa essa solução, prevendo que o Custo Total do Serviço compreenda custos operacionais diretos, indiretos e de capital e definindo indicadores relativos à receita, taxa de cobertura tarifária, produção, procura e custos unitários.
126. No plano comparativo, o Município sustenta que a exploração direta permite aproveitar integralmente os ativos e recursos já existentes, evita custos de implementação de um procedimento concorrencial e de gestão contratual, assegura controlo direto da execução e não incorpora uma componente de lucro empresarial. Por oposição, considera que uma exploração externalizada implicaria custos processuais e de transição e uma compensação superior, por incorporar benefícios financeiros do operador privado.
127. Esta fundamentação é relevante para justificar a manutenção, no imediato, do modelo de exploração direta, sobretudo considerando os investimentos já realizados e a necessidade de continuidade do serviço.
128. Todavia, a comparação apresentada permanece essencialmente qualitativa: o Município confirma não ter realizado consulta preliminar ao mercado e não apresenta uma quantificação comparável do custo global dos dois modelos, incluindo custos de transição, utilização dos ativos municipais, custos de gestão contratual, transferência de risco, ganhos potenciais de produtividade e eventual lucro razoável do operador externo.
129. Ainda assim, os elementos disponíveis permitem sustentar que, nas atuais circunstâncias e no curto prazo, a manutenção da operação internalizada apresenta vantagens de continuidade, aproveitamento dos meios existentes e menor custo de transição.

130. Em síntese, a análise evidencia que o VAIEVEM apresenta um défice estrutural de exploração, compatível com a natureza eminentemente social e de serviço público da operação, não sendo a receita tarifária suficiente para cobrir os custos do serviço.
131. Não obstante, os resultados de 2025 revelam simultaneamente forte crescimento das receitas, melhoria da cobertura tarifária, aumento da procura e redução do custo por passageiro, enquanto o agravamento do resultado líquido é explicado em larga medida pelo forte crescimento das depreciações.
132. Neste quadro, não se identifica, por si só, uma situação de insustentabilidade que imponha a alteração imediata do modelo de exploração, desde que o Município assegure capacidade orçamental para financiar o serviço e proceda a uma monitorização rigorosa da sua eficiência.

IV. IV. - Obrigações de serviço público, monitorização e indicadores de desempenho

133. A AMT tem considerado fundamental a existência de informação de reporte, nomeadamente dados económicos, financeiros e de exploração, que permitam às entidades de supervisão e fiscalização aferir o cumprimento das regras europeias e nacionais aplicáveis, designadamente no que respeita às obrigações de serviço público, ao esforço financeiro público associado à sua prestação e à eventual atribuição de compensações, designadamente à AMT, nos termos da alínea c) do n.º 3 do artigo 34.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.
134. Além da transmissão anual, ou sempre que necessário, da informação legalmente prevista e da elaboração dos relatórios anuais sumários previstos no Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, na sua redação atual, existe a necessidade de proceder a avaliações regulares do serviço público de transporte e de tornar públicos os respetivos resultados. No caso concreto, o artigo 23.º do Projeto de Regulamento prevê a elaboração anual de um Relatório de Desempenho do sistema VAIEVEM, que deverá integrar, designadamente, os indicadores económico-financeiros e operacionais, o reporte previsto no artigo 22.º do RJSPT, a avaliação do cumprimento das obrigações de serviço público, a evolução da procura e da oferta, a qualidade do serviço, as reclamações e sugestões e as medidas de melhoria implementadas ou previstas,

devendo o relatório ser submetido à Câmara Municipal e disponibilizado no sítio institucional do Município.³⁰

135. Recorde-se que foi efetuada, em 2023³¹, uma ação de supervisão da AMT aos Sistemas de Apoio à Exploração e Indicadores de Desempenho do Serviço Público de Transporte de Passageiros, com o objetivo de verificar se o desempenho operacional dos serviços era objeto de efetiva monitorização e fiscalização, bem como de avaliar a fiabilidade e rigor dos procedimentos de tratamento da informação e de reporte às entidades competentes, no contexto da avaliação do cumprimento dos objetivos de desempenho.
136. As conclusões e recomendações daí resultantes, ainda que formuladas predominantemente por referência a relações contratuais com operadores de transporte, são igualmente relevantes, com as necessárias adaptações, para situações de prestação direta pelas próprias autoridades de transportes.
137. Nessa medida, e tendo presente a especificidade do modelo de exploração direta adotado pelo Município de Seia, devem ser consideradas, designadamente, as seguintes recomendações:
- Todas as obrigações de serviço público, sobretudo as respeitantes ao desempenho operacional e à qualidade, devem ser objetivas, claras e mensuráveis e estar associadas a mecanismos efetivos de monitorização, à identificação dos desvios e à adoção das correspondentes medidas corretivas;
 - A imposição de obrigações ou compromissos de prestação de serviço público por referência a conceitos indeterminados, tais como «continuidade e regularidade», «qualidade», «comodidade», «acessibilidade», «inclusividade», «rapidez», «segurança» ou «adequados padrões de qualidade», sem a respetiva objetivação e mensurabilidade, é suscetível de limitar o seu efeito útil, uma vez que dificulta a fiscalização do respetivo cumprimento e a definição de métricas objetivas para atingir metas concretas;

³⁰ Tal como referido nas Orientações da Comissão (Orientações CE 2023), "(...) Para assegurar um controlo constante e significativo do cumprimento e poder detetar o incumprimento numa fase inicial e, se for caso disso, tomar medidas para repor o cumprimento, podem justificar-se avaliações mais frequentes. A autoridade competente deve assegurar que será capaz de acompanhar o desempenho de forma eficaz. Por conseguinte, deve certificar-se — por exemplo, através de requisitos contratuais — de que obtém efetivamente os dados junto dos intervenientes relevantes que lhe permitam avaliar a conformidade. A autoridade competente tem de tornar públicos os resultados das suas avaliações periódicas.

³¹ A ação de supervisão aos Sistemas de Apoio à Exploração e Indicadores de Desempenho do Serviço Público de Transporte de Passageiros (AMT 2024) - <https://www.amt-autoridade.pt/media/4553/comunicado-relat%C3%B3rio.pdf>

- Deve existir previsão de indicadores e metas vinculativas para além dos tradicionais indicadores de regularidade e pontualidade, incidindo igualmente sobre a qualidade do serviço efetivamente prestado, designadamente conforto, limpeza, atendimento, acessibilidade, inclusividade, segurança e comunicação;
- Deve existir aferição periódica e sistemática das obrigações de desempenho operacional e de qualidade, permitindo identificar as disrupções efetivamente sofridas pelos passageiros, independentemente de serem ou não imputáveis aos serviços municipais responsáveis pela exploração, determinar as respetivas causas e, sempre que necessário, proceder ao ajustamento dos horários, frequências, percursos ou de outros elementos da oferta;
- Não devem ser utilizadas exclusivamente fórmulas de cálculo anual médio dos indicadores quando as mesmas sejam suscetíveis de diluir situações relevantes de incumprimento ou disrupção. Deve ser possível apurar o cumprimento por períodos temporais suficientemente curtos, bem como, sempre que adequado, por circuito e horário, identificando a margem de tolerância considerada;
- Deve ser garantida transparência na comunicação com os passageiros, uma vez que a existência de taxas globais elevadas de regularidade ou pontualidade não deve ocultar a ocorrência de disrupções sucessivas em horários ou serviços concretos;
- Deve ser possível distinguir entre a inexistência de incumprimentos e a inexistência de informação ou monitorização suficiente para os detetar, devendo os sistemas de acompanhamento permitir demonstrar objetivamente o desempenho efetivamente verificado;
- É recomendável o apuramento de dados de desempenho por cada um dos dois circuitos do VAIEVEM e pelos respetivos períodos de funcionamento, comparando a oferta programada com a oferta efetivamente realizada;
- Deve ser estabelecido umnexo claro entre as obrigações de serviço público, os respetivos indicadores e os objetivos de curto e médio prazo definidos para o VAIEVEM, sem prejuízo da introdução de margens de execução adaptáveis à evolução da procura e a circunstâncias supervenientes;

- Independentemente da existência de causas de força maior ou de outros fatores não imputáveis aos serviços municipais responsáveis pela exploração, devem ser identificados os serviços programados e os serviços realizados, bem como as causas da não realização, imputáveis ou não ao operador. A divulgação dos indicadores de regularidade e pontualidade deve permitir conhecer o peso dos serviços efetivamente realizados face aos programados;
- Atenta a natureza da exploração direta, em que Autoridade de Transportes e Operador integram a mesma pessoa coletiva, a reação a desvios ou incumprimentos deverá assentar, prioritariamente, em medidas corretivas, mecanismos internos de responsabilização e melhoria da operação, sem prejuízo da aplicação dos regimes sancionatórios, disciplinares ou de responsabilidade legalmente aplicáveis;
- Deve ser assegurada a maior objetividade na execução e avaliação do modelo de exploração, sobretudo quanto à mensurabilidade e clareza dos indicadores e parâmetros operacionais, económicos e financeiros, garantindo igualmente a coerência com os instrumentos previsionais e orçamentais municipais;
- A divulgação deve ser clara, acessível e compreensível para passageiros, potenciais passageiros, contribuintes e entidades de fiscalização e supervisão;
- Devem existir instrumentos de gestão e monitorização com periodicidade adequada aos indicadores em causa, designadamente mensal ou trimestral quanto aos indicadores operacionais e de qualidade mais relevantes, de modo a permitir acompanhar a evolução do serviço e adotar atempadamente medidas corretivas, sem prejuízo do Relatório Anual previsto no Projeto de Regulamento;
- A informação económico-financeira relativa ao VAIEVEM deverá permitir identificar, de forma estruturada, os custos da operação, as receitas, o esforço financeiro público e, quando aplicável, as compensações por obrigações de serviço público, garantindo o cumprimento das obrigações legais de reporte e fiscalização;
- Os resultados da avaliação do desempenho operacional devem ser publicitados, salvaguardados os elementos legalmente protegidos, não devendo considerar-se confidencial, em princípio, informação relativa aos serviços programados e

realizados e aos indicadores de desempenho de um serviço público financiado por recursos públicos;

- Devem ser tidos em consideração os indicadores de monitorização e supervisão constantes da Informação da AMT de 27 de setembro de 2018³², bem como os previstos no Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, na sua redação atual³³, não apenas para efeitos de reporte, mas também de efetiva avaliação do desempenho;
- Deve proceder-se à verificação periódica, objetiva e transparente dos critérios de determinação do esforço financeiro e das eventuais compensações, tendo em consideração os indicadores operacionais relativos à programação e realização da oferta;
- Deve ser assegurada adequada separação contabilística e contabilidade analítica do serviço, designadamente para efeitos da determinação dos custos efetivamente imputáveis ao VAIEVEM, das receitas e do respetivo efeito financeiro líquido;
- A definição clara, objetiva e mensurável das obrigações, indicadores, metas e pressupostos constitui condição essencial para aferir a adequação do esforço financeiro público associado ao cumprimento das obrigações de serviço público;
- O modelo de financiamento deve incentivar a manutenção e o desenvolvimento de uma gestão eficaz e de uma prestação de serviços de transporte com um nível de qualidade³⁴, suficientemente elevado, suscetível de avaliação objetiva;
- Deve existir uma relação verificável entre o esforço financeiro público associado ao VAIEVEM e o cumprimento das obrigações de serviço público impostas ao serviço, contribuindo os indicadores de desempenho para a avaliação da sua sustentabilidade económica, financeira e social.

³² https://www.amt-autoridade.pt/media/1777/csite_indicadores_monitorizacao_supervisao_at.pdf

³³ https://www.amt-autoridade.pt/media/2970/regulamento_n273_2021_de_23_de_marco.pdf

³⁴ Podem ser tidas em conta a Norma Portuguesa NP ISO 39001 - Sistemas de gestão da segurança rodoviária e as normas de qualidade emitidas pelo IPQ relativas ao transporte de passageiros, nomeadamente a respeitante ao Transporte público de passageiros - Linha de autocarros urbanos - Características e fornecimento do serviço (NP 4493:2022) ou a que respeita ao Transporte público de passageiros - Termos e definições (NP 4554:2016), sem prejuízo de outras que revelem interesse no caso concreto.

138. Com efeito, o objetivo essencial da prestação do serviço público é assegurar aos cidadãos uma oferta de transporte adequada às necessidades de mobilidade existentes, sendo que o financiamento público de um sistema que não disponha de critérios mínimos de eficiência, qualidade, mensurabilidade e efetiva monitorização não se mostra compatível com as exigências de boa gestão dos recursos públicos.³⁵ A circunstância de o serviço ser assegurado diretamente pelo Município não determina uma menor exigência quanto à qualidade, eficiência e transparência da respetiva prestação. Esta última adaptação assume particular relevância no presente caso.
139. No caso concreto, importa reconhecer que a versão revista do Projeto de Regulamento acolheu uma parte significativa das observações inicialmente formuladas pela AMT.³⁶
140. Com efeito, o Anexo III — Parte II deixou de se limitar à identificação de indicadores de monitorização, passando a estabelecer também metas concretas de desempenho para algumas dimensões do serviço.
141. Encontram-se previstas, designadamente, as seguintes metas: realização de, pelo menos, 98% das viagens programadas; serviços cancelados por motivo imputável ao operador não superiores a 2%; acidentes com responsabilidade do operador tendencialmente nulos; resposta a 100% das reclamações dentro do prazo legal; índice global de satisfação dos utilizadores igual ou superior a 80%; evolução estável ou crescente da procura; evolução crescente dos passageiros por quilómetro produzido; e tendência decrescente das emissões de CO₂ por passageiro transportado.

³⁵ https://www.amt-autoridade.pt/media/1777/csite_indicadores_monitorizacao_supervisao_at.pdf

³⁶ Também desta forma se dá cumprimento ao n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento e ao ponto 2.5.1. das Orientações da Comissão: "o artigo 7.º, n.º 1, do regulamento prevê que cada autoridade competente publique um relatório anual circunstanciado sobre as obrigações de serviço público que são da sua competência, os operadores de serviços públicos selecionados e as compensações e os direitos exclusivos concedidos a estes como contrapartida.

Área de Avaliação	Indicador	Meta de Desempenho	Periodicidade
Regularidade	Percentagem de viagens realizadas face às programadas	≥ 98 %	Anual
Fiabilidade	Serviços cancelados por motivo imputável ao operador	≤ 2 %	Anual
Segurança	Acidentes com responsabilidade do operador	Tendencialmente nulos	Anual
Atendimento ao público	Resposta a reclamações	100 % no prazo legal	Anual
Satisfação dos utilizadores	Índice global de satisfação	≥ 80 %	Anual
Procura	Evolução do número de passageiros transportados	Tendência estável ou crescente	Anual
Eficiência operacional	Custo por quilómetro produzido	Monitorização da evolução anual	Anual
	Custo por passageiro transportado	Monitorização da evolução anual	Anual
	Passageiros por quilómetro produzido	Tendência crescente	Anual
Sustentabilidade financeira	Taxa de cobertura tarifária	Monitorização anual	Anual
Sustentabilidade ambiental	Emissões de CO ₂ /ano/passageiro transportado	Tendência decrescente	Anual

Figura 14 Fonte Município

142. Esta alteração constitui uma evolução positiva relativamente à versão inicial do Regulamento, uma vez que permite passar de um modelo predominantemente assente na recolha de informação para um modelo de avaliação do desempenho por referência a resultados previamente definidos.
143. O artigo 7.º passou igualmente a determinar que o relatório anual de monitorização identifique o grau de cumprimento das metas, os desvios verificados e as medidas corretivas consideradas adequadas.³⁷

³⁷ Tal como referido nas Orientações da Comissão (Orientações CE 2023), "As autoridades competentes são obrigadas a efetuar controlos regulares durante o período de vigência do contrato de serviço público (...) não só para verificar o cumprimento dos seus termos, mas também para detetar (e recuperar), numa fase precoce, qualquer excesso de compensação. Trata-se de um aspeto importante, em especial, no caso dos contratos de longa duração. (...) O subfinanciamento resultaria numa degradação da qualidade do serviço. Além disso, no caso dos contratos adjudicados por concurso, uma compensação excessivamente baixa desencorajaria os potenciais proponentes de participarem em procedimentos de concurso. (...) O contrato deve incluir requisitos de desempenho específicos que abranjam aspetos da qualidade do serviço e da relação custo-eficiência. Os requisitos de desempenho devem ser mensuráveis, transparentes e verificáveis. Devem basear-se expressamente em indicadores que

Metodologia de determinação da sustentabilidade económica e da compensação por obrigações de serviço público

1. Indicadores económico-financeiros

Custo Total do Serviço (CT)

$$CT = CO + CI + CA$$

Onde:

CO = Custos Operacionais Diretos

- combustível ou energia
- manutenção
- pneus
- seguros
- remuneração de motoristas

CI = Custos Indiretos

- gestão administrativa
- sistemas de bilhética
- sistemas digitais e IT
- comunicação e informação ao público

CA = Custos de Capital

- amortização de viaturas
- investimento em frota
- equipamentos afetos ao serviço

2. Receita do Serviço (R)

$$R = RT + RS$$

RT = Receita tarifária (bilhetes + passes) RS = Outras receitas associadas ao serviço

3. Compensação de Serviço Público (CSP)

A compensação por obrigações de serviço público corresponde ao efeito financeiro líquido decorrente do cumprimento das obrigações de serviço público, apurado nos termos do artigo 24.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de

permitam à autoridade competente conduzir avaliações periódicas conclusivas. Estes indicadores devem refletir sem ambiguidades a melhoria da qualidade do serviço e/ou da relação custo-eficiência do contrato adjudicado por ajuste direto em comparação com o anterior. Caso contrário, o requisito segundo o qual o contrato deve introduzir melhorias em comparação com o anterior não pode ser efetivamente cumprido e monitorizado. (...) o que significa que os requisitos de qualidade enumerados devem, no mínimo, ser incluídos no contrato de serviço público; as autoridades competentes podem utilizar requisitos adicionais. (...) Para assegurar um controlo constante e significativo do cumprimento e poder detetar o incumprimento numa fase inicial e, se for caso disso, tomar medidas para repor o cumprimento, podem justificar-se avaliações mais frequentes. A autoridade competente deve assegurar que será capaz de acompanhar o desempenho de forma eficaz. Por conseguinte, deve certificar-se — por exemplo, através de requisitos contratuais — de que obtém efetivamente os dados junto dos intervenientes relevantes que lhe permitam avaliar a conformidade. A autoridade competente tem de tornar públicos os resultados das suas avaliações periódicas.

junho, considerando os custos elegíveis, as receitas diretamente associadas ao serviço e os benefícios financeiros decorrentes da respetiva prestação.

4. Taxa de cobertura tarifária

$$TCT = R / CT \times 100$$

5. Indicadores operacionais

Produção

- KM = quilómetros produzidos
- VH = horas de operação
- VI = viagens realizadas

Procura

- PAX = passageiros transportados
- PAX/KM = passageiros por quilómetro
- PAX/VI = passageiros por viagem

6. Indicadores de eficiência

Custo por quilómetro

$$CKM = CT / KM$$

Custo por passageiro

$$CPAX = CT / PAX$$

Custo por viagem

$$CVI = CT / VI$$

7. Indicadores de sustentabilidade

Emissões

CO₂/km (quando aplicável)

Consumo energético

kWh/km ou litros/km

Figura 15 Fonte Município

144. Não obstante, verifica-se que nem todos os elementos constantes do Anexo III correspondem a verdadeiras metas de desempenho. Com efeito, relativamente ao custo por quilómetro, custo por passageiro e taxa de cobertura tarifária, prevê-se apenas a

"monitorização da evolução anual", sem ser definido qualquer objetivo quantitativo ou qualitativo de evolução; apenas para o indicador de passageiros por quilómetro produzido é fixada uma "tendência crescente".

145. Esta solução não é necessariamente inadequada relativamente a indicadores económico-financeiros, cuja evolução depende de diversos fatores exógenos e relativamente aos quais a definição de um valor rígido pode revelar-se desajustada.
146. Ainda assim, deverá ser assegurada uma análise fundamentada da evolução anual, identificando as causas dos desvios e, sempre que a evolução se revele desfavorável, as medidas de eficiência ou otimização consideradas adequadas.
147. Mais relevante é a circunstância de o Anexo III não contemplar atualmente um indicador de pontualidade, não obstante este constituir um dos indicadores clássicos da qualidade da prestação e ter sido expressamente considerado no Relatório Anual de 2025.
148. A ausência assume particular relevância porque as duas reclamações registadas em 2025 respeitaram precisamente à pontualidade do serviço.
149. Assim, deverá ser ponderada a inclusão no Anexo III de um indicador de pontualidade acompanhado de uma meta concreta, devendo ser assegurados os meios tecnológicos necessários à sua medição objetiva, regular e verificável.
150. Também relativamente à satisfação dos utilizadores, embora o Anexo III estabeleça uma meta de índice global igual ou superior a 80%, o Relatório Anual de 2025 refere não existirem ainda resultados de inquérito de satisfação.
151. Consequentemente, a previsão regulamentar da meta deverá ser acompanhada da implementação efetiva de um procedimento periódico e metodologicamente consistente de auscultação dos utilizadores, sem o qual a meta estabelecida carecerá de possibilidade real de aferição.
152. Sem prejuízo dos indicadores já previstos, considera-se igualmente adequado ponderar a inclusão de metas relativas a outras dimensões da qualidade do serviço, designadamente limpeza e conservação das viaturas, conforto, acessibilidade e inclusividade, disponibilidade e qualidade da informação ao público e disponibilidade dos canais de aquisição ou carregamento de títulos.

153. Tal densificação mostra-se coerente com o próprio Regulamento, que já impõe ao Operador, obrigações relativas à disponibilização de informação, ao Livro de Reclamações, à manutenção, conservação, limpeza e higienização da frota e à implementação de sistemas de apoio à exploração e informação ao público.
154. Quanto à periodicidade, o Anexo III prevê atualmente uma avaliação anual para a generalidade dos indicadores e metas. Embora tal periodicidade seja adequada para o apuramento global e para o cumprimento das obrigações anuais de reporte, uma avaliação exclusivamente anual pode diluir quebras relevantes da prestação ocorridas durante períodos mais curtos, sobretudo quanto a indicadores diretamente percecionados pelos passageiros, como a realização do serviço, pontualidade, cancelamentos, qualidade da informação e reclamações.
155. Por essa razão, considera-se que o apuramento dos indicadores de natureza operacional e de qualidade deverá ser efetuado, pelo menos, trimestralmente, sem prejuízo da sua consolidação anual para efeitos do Relatório de Desempenho previsto no artigo 23.º do Regulamento.
156. Esta periodicidade permitirá identificar de forma mais célere eventuais desvios, determinar as respetivas causas e adotar medidas corretivas em tempo útil, evitando que disrupções concentradas num determinado período sejam absorvidas por médias anuais globalmente positivas.
157. Esta exigência mostra-se, aliás, compatível com os instrumentos de monitorização já utilizados pelo Município.
158. No domínio da acessibilidade, e tendo também em consideração a Estratégia para os Direitos das Pessoas com Deficiência 2026-2030, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 64-A/2026, considera-se recomendável incluir na monitorização informação específica sobre as condições efetivamente disponibilizadas às pessoas com deficiência ou mobilidade condicionada.
159. Em causa poderão estar, designadamente, as condições de entrada e saída das viaturas, existência e disponibilidade de lugares reservados, possibilidade de transporte de pessoas em cadeira de rodas, procedimentos de apoio ao embarque e desembarque, acessibilidade da informação sobre horários, percursos e tarifas e eventuais reclamações relacionadas com esta matéria.

160. No caso do VAIEVEM, o Relatório Anual identifica as cinco viaturas consideradas na frota de 2025 como dispo de acessibilidade para pessoas com mobilidade condicionada, o que constitui um elemento positivo, mas não dispensa a monitorização das restantes dimensões da acessibilidade do serviço.
161. Quanto à informação ao público, importa manter as exigências decorrentes do anexo ao RJSPTP, designadamente quanto à disponibilização de informação clara e adequada sobre percursos, paragens, interfaces, horários, tarifas, títulos, bonificações e descontos, direitos dos passageiros e condições de utilização do serviço.
162. No caso concreto, essa informação deverá ser disponibilizada, designadamente, no sítio institucional do Município e nos demais canais de informação do VAIEVEM, bem como, em função da sua natureza e do espaço disponível, nas paragens e demais pontos de acesso à rede
163. Para além da informação a disponibilizar à AMT, deverá igualmente ser assegurado o reporte previsto no artigo 22.º do RJSPTP, nos termos e através dos instrumentos legalmente estabelecidos, matéria que o Projeto de Regulamento já contempla no artigo 23.º.
164. No que respeita aos incumprimentos, não será expectável, numa situação de prestação direta, a existência de um regime de penalidades contratuais com a mesma configuração e robustez aplicável a um operador externo.
165. Com efeito, no presente caso, o Município exerce cumulativamente as funções de Autoridade de Transportes e de Operador, ainda que o Projeto de Regulamento imponha a respetiva autonomização funcional e procedimental.
166. A solução adotada nos artigos 19.º e 20.º do Projeto de Regulamento mostra-se, nesta perspetiva, mais adequada à natureza da prestação direta.
167. O artigo 19.º atribui à Autoridade de Transportes competência para verificar o cumprimento das obrigações de serviço público, avaliar os indicadores e metas do Anexo III, promover ações de monitorização e auditoria e determinar medidas corretivas; por sua vez, o artigo 20.º prevê que situações suscetíveis de comprometer a segurança, regularidade, continuidade ou qualidade do serviço possam determinar a adoção das medidas necessárias à reposição da normalidade.

168. Neste quadro, deverá ser assegurado que os resultados da monitorização desencadeiam efetivamente, quando necessário, medidas corretivas concretas, temporalmente definidas e posteriormente verificadas, não bastando a mera identificação anual do desvio.
169. Finalmente, a circunstância de o serviço ser explorado diretamente não deve determinar qualquer diminuição da exigência de qualidade. Pelo contrário, a acumulação das funções de Autoridade de Transportes e de Operador reforça a necessidade de garantir separação funcional, rastreabilidade das decisões, objetividade da medição, transparência dos resultados e efetividade das medidas corretivas, evitando que a inexistência de uma relação contratual entre entidades distintas enfraqueça os mecanismos de controlo do desempenho do serviço público.

IV. V. - Enquadramento do contrato no paradigma dos Contratos de Serviço Público de 2.ª Geração

170. O presente procedimento deve ainda ser apreciado à luz das orientações e recomendações desenvolvidas pela AMT no âmbito dos Contratos de Serviço Público de 2.ª Geração - CSP 2.0,³⁸ enquanto referencial orientador de boas práticas regulatórias, contratuais e operacionais para a preparação, lançamento, execução e monitorização de contratos de serviço público de transporte de passageiros.
171. Sem prejuízo de tais orientações não constituírem, por si só, fonte normativa autónoma, as mesmas refletem a experiência regulatória acumulada pela AMT na apreciação de contratos de serviço público de 1.ª geração, bem como os principais ensinamentos recolhidos quanto à necessidade de reforço da transparência, da qualidade do serviço, da sustentabilidade económico-financeira, da digitalização, da descarbonização, da acessibilidade, da monitorização contratual e da orientação dos serviços para o utilizador.
172. No caso em apreço, o procedimento submetido pelo Município não assume a natureza de contrato concessionado de longa duração, nem corresponde integralmente ao paradigma dos contratos de serviço público de 2.ª geração. Trata-se, antes, de um contrato com uma duração ainda limitada.

³⁸ Disponível em: https://www.amt-autoridade.pt/media/5938/estudo-csp-2_0_2026.pdf

173. Ainda assim, o contrato integra alguns elementos alinhados com aquele referencial orientador, designadamente a densificação das obrigações de serviço público, a existência de fundamentação económico-financeira de compensações a previsão de indicadores de cumprimento da oferta e dos horários, a obrigação de reporte de informação e a introdução de exigências ambientais relativas à frota.
174. A existência de indicadores de desempenho assume particular importância neste procedimento, aproximando-o do paradigma dos CSP 2.0 na medida em que procura assegurar que a remuneração pública se encontra associada ao serviço efetivamente prestado e ao cumprimento de parâmetros objetivos, mensuráveis e verificáveis, evitando que o contrato funcione apenas como uma obrigação formal de continuidade da operação.
175. Acresce que se preveem mecanismos de reporte periódico, incluindo dados necessários ao cumprimento das obrigações previstas no Regulamento n.º 430/2019, no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, bem como informação relativa à execução, comparação entre serviço programado, anunciado e realizado, receitas, procura, oferta, recursos humanos, frota, custos e indicadores de desempenho.
176. Do ponto de vista económico-financeiro, o procedimento assenta num modelo de prestação direta, em que o investimento público incide na remuneração do serviço prestado, tendo por base custos estimados energéticos, pessoal, amortizações, outros custos, naturalmente sujeitos a validação com base em dados reais.
177. Não existe no presente procedimento uma matriz de risco autónoma, nem uma estrutura concessionada de repartição de riscos, uma vez que se trata de prestação direta por autoridades de transportes.
178. A sustentabilidade ambiental encontra-se refletida, designadamente, no reporte de informação relativa à frota, consumo médio, idade dos veículos e estimativa de emissões de CO₂ associadas à produção quilométrica. Estes elementos devem ser efetivamente utilizados nos relatórios de execução e na fiscalização contratual, de modo a permitir a avaliação do contributo da operação para objetivos de sustentabilidade ambiental.
179. A acessibilidade e a centralidade do utilizador devem igualmente ser consideradas no âmbito do referencial CSP 2.0. No presente procedimento, deverá ser introduzida uma

obrigação de reporte relativa às condições de acessibilidade existentes para pessoas com deficiência ou mobilidade condicionada.

180. A centralidade do utilizador encontra ainda expressão no regime de reclamações, na informação aos passageiros durante o período transitório, na previsão de monitorização da execução e na obrigação de reporte de dados relativos à procura, oferta, atrasos, ocorrências, acidentes, avarias e limpeza das viaturas.
181. Atenta a reduzida escala e a transitoriedade do contrato, não se considera indispensável exigir, neste procedimento, uma fórmula paramétrica complexa de atualização da remuneração. Todavia, em linha com o referencial CSP 2.0, deverá assegurar-se que os dados económicos e financeiros reportados, designadamente custos diretos, custos indiretos, pessoal, frota, consumos, manutenção e receitas, são utilizados para acompanhar a sustentabilidade económico-financeira da operação e prevenir situações de subcompensação ou sobrecompensação.
182. Em síntese, o procedimento revela aproximação parcial ao paradigma dos CSP 2.0, na medida em que incorpora obrigações de serviço público mais densificadas, fundamentação económico-financeira do preço base, reporte de dados, indicadores de desempenho, dedução de receitas tarifárias, exigências ambientais mínimas e preocupações com acessibilidade e sustentabilidade social.
183. Todavia, por se tratar de um modelo de reduzida escala não deve ser qualificado, em sentido pleno, como contrato de serviço público de 2.ª geração.

V - DO CUMPRIMENTO DE ENQUADRAMENTO LEGAL E REGULATÓRIO

184. De sublinhar que não cumpre à AMT, enquanto regulador económico independente, impor a opção por quaisquer cenários e/ou modelos de exploração, competindo-lhe, antes, apreciar os modelos propostos e escolhidos pelas Autoridades de Transportes, tendo em conta a respetiva compliance com o enquadramento jurídico e jurisprudencial aplicável, bem como as suas consequências no mercado, à luz das racionalidades anteriormente referidas e dos eventuais impactos *jus concorrenciais*, diretos ou indiretos.
185. Com efeito, o RJSPTP admite expressamente que o serviço público de transporte de passageiros seja explorado diretamente pelas autoridades de transportes competentes,

designadamente com recurso a meios próprios, sem prejuízo da necessidade de assegurar que as obrigações de serviço público sejam definidas de forma expressa e detalhada, por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis, e de garantir a adequada fundamentação, monitorização e transparência do respetivo esforço financeiro público.

186. Previamente às determinações que se seguem, importa ainda assinalar que a versão revista do Projeto de Regulamento contém lapsos de remissão, numeração e harmonização interna que deverão ser corrigidos na versão final.³⁹

187. Face ao exposto anteriormente e de forma a garantir, a todo o tempo, a compliance com o enquadramento legal e regulamentar aplicável, nos termos, designadamente, das alíneas a), e), k), m), n) e p) do n.º 1 e das alíneas a), c) e f) do n.º 2 do artigo 5.º, bem como dos artigos 8.º e 34.º dos Estatutos da AMT, anexos ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, determina-se:

- Estabelecer expressamente um prazo de vigência para o modelo de exploração direta, eliminando a possibilidade de manutenção do mesmo por tempo indeterminado. A manutenção da exploração direta após aquele prazo deverá depender de nova deliberação expressa e fundamentada da Câmara Municipal, precedida da avaliação económica, financeira, operacional e de qualidade do serviço e das condições de mercado, não devendo existir renovação automática;
- Alterar, em conformidade, o n.º 8 do artigo 5.º, o n.º 5 do artigo 7.º, o artigo 24.º e a minuta de deliberação relativa à exploração direta, distinguindo claramente: i) a

³⁹ Em concreto, no n.º 1 do artigo 3.º, a referência ao «Anexo 1» deverá ser substituída por «Anexo I». O Anexo II, tanto no índice como no respetivo cabeçalho, continua a remeter para o artigo 15.º, quando a matéria relativa às tarifas consta agora do artigo 17.º.

Por seu turno, a identificação do Anexo III exclusivamente por referência ao artigo 6.º deixou de refletir integralmente o clausulado da versão revista, uma vez que o artigo 7.º remete expressamente para as metas de desempenho constantes daquele Anexo e o artigo 8.º disciplina matérias económico-financeiras nele igualmente desenvolvidas. Deverá, por conseguinte, ser revista a remissão, designadamente por referência aos artigos 6.º a 8.º, ou adotada outra formulação que traduza adequadamente o conteúdo do Anexo.

Deverão igualmente ser corrigidos outros lapsos formais, designadamente a repetição do n.º 1 no artigo 6.º, após os n.os 1 a 3, bem como a numeração das alíneas do artigo 1.º, que passa da alínea f) para a alínea h), e eliminadas da versão definitiva menções de trabalho como «(novo)».

Importa, ainda, harmonizar o n.º 8 do artigo 5.º, que se refere a uma «avaliação periódica anual do modelo de exploração», com o n.º 5 do artigo 7.º, que prevê a avaliação do modelo com periodicidade quinquenal. Afigura-se mais adequado reservar a periodicidade anual à avaliação do desempenho do serviço e a avaliação quinquenal à reapreciação estrutural do modelo de exploração.

Finalmente, o n.º 1 do artigo 24.º estabelece atualmente que o sistema é organizado «por tempo indeterminado». Esta disposição deve ser compatibilizada com a necessidade de estabelecer um horizonte temporal determinado para a manutenção da exploração direta.

avaliação anual do desempenho económico, operacional e da qualidade do serviço; e ii) a avaliação global e fundamentada do modelo de exploração, a realizar previamente ao termo do respetivo prazo de vigência;

- Prever que a avaliação a realizar antes do termo da vigência inclua um comparador entre exploração direta e eventual exploração mediante contratação externa, considerando, designadamente, custos totais e unitários, esforço financeiro público, utilização e valorização dos ativos municipais, custos de transição e gestão contratual, procura, qualidade, transferência de riscos e condições existentes no mercado. Deverá igualmente ser efetuada, nessa ocasião, uma auscultação ou avaliação atualizada do mercado, atendendo a que o Município declarou não ter realizado uma consulta preliminar formal antes da adoção do atual modelo;
- Concretizar a separação funcional entre as funções exercidas pelo Município enquanto Autoridade de Transportes e enquanto Operador, identificando, ao nível da organização municipal, os serviços ou unidades responsáveis pelo planeamento, definição das OSP, financiamento, monitorização e fiscalização e, separadamente, os responsáveis pela execução material e operacional, assegurando a rastreabilidade das decisões, dos fluxos de informação e das ações de controlo. O princípio deverá ter tradução efetiva na organização e execução do serviço;
- Que o esforço financeiro associado ao cumprimento das OSP deve ser apurado de forma objetiva, transparente e verificável, com identificação dos custos elegíveis, receitas diretamente associadas, benefícios financeiros relevantes e demais elementos necessários a excluir situações de sobrecompensação. Os artigos 23.º e 24.º do RJSPTP exigem, respetivamente, a adequada definição das OSP e que uma compensação não ultrapasse o respetivo efeito financeiro líquido;
- Rever a metodologia constante da Parte I do Anexo III quanto aos custos de capital, de modo a assegurar que o investimento em frota não é simultaneamente considerado pelo respetivo valor de aquisição e através das correspondentes depreciações ou amortizações, prevenindo a dupla contabilização de custos;

- Garantir a existência de contabilidade analítica do VAIEVEM, estruturada por centros de custos/resultados adequados à operação, permitindo autonomizar de forma clara os rendimentos, custos diretos, custos indiretos, custos de capital, ativos, recursos humanos e demais elementos imputáveis ao serviço relativamente às restantes atividades municipais, possibilitando o apuramento rigoroso do respetivo efeito financeiro e do esforço financeiro público;
- Densificar o Anexo III no que respeita à avaliação da qualidade, incluindo, em especial, um indicador de pontualidade com metodologia de cálculo e meta objetiva;
- Proceder ao apuramento dos principais indicadores operacionais e de qualidade com periodicidade, pelo menos, trimestral, designadamente regularidade, pontualidade, serviços cancelados, reclamações e respetiva resolução, sem prejuízo da respetiva consolidação anual e do Relatório Anual previsto no artigo 23.º do Projeto de Regulamento. A avaliação exclusivamente anual não deverá impedir a identificação e correção tempestiva de disrupções concentradas em períodos mais curtos;
- Assegurar o reporte integral da informação legalmente devida, designadamente nos termos do artigo 22.º do RJSPT e do Regulamento n.º 430/2019, bem como a transmissão à AMT dos relatórios anuais de desempenho, da informação económico-financeira e dos elementos necessários ao acompanhamento do esforço financeiro público associado ao serviço;
- Remeter à AMT a versão revista e consolidada do Projeto de Regulamento e da deliberação relativa ao modelo de exploração direta, evidenciando o cumprimento das determinações acima enunciadas, no prazo máximo de 20 dias e previamente à respetiva aprovação final.

188. Por outro lado, recomenda-se:

- Garantir, durante a exploração do VAIEVEM, o cumprimento das disposições aplicáveis do Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro, e do Regulamento (UE) n.º 181/2011, designadamente em matéria de acessibilidade e direitos dos passageiros;

- Assegurar o integral cumprimento do regime do Livro de Reclamações, nos formatos físico e eletrónico, incluindo procedimentos claros de receção, tratamento, resposta, encerramento e reporte das reclamações, de modo que a respetiva informação possa igualmente ser utilizada na monitorização da qualidade do serviço;
- Ponderar o alargamento das metas de desempenho a outras dimensões diretamente percecionadas pelos passageiros, nomeadamente limpeza e conservação das viaturas, conforto, disponibilidade e acessibilidade da informação ao público, disponibilidade dos canais de venda ou carregamento de títulos e tratamento/encerramento de reclamações;
- Prosseguir o reforço e modernização dos sistemas de apoio à exploração, por forma a permitir a recolha automatizada e fiável dos dados necessários ao apuramento da pontualidade, regularidade, localização dos veículos e demais indicadores relevantes, considerando que o Município reconhece atualmente limitações na medição objetiva da pontualidade;
- Tendo em conta a Estratégia para os Direitos das Pessoas com Deficiência 2026-2030, incluir no reporte periódico informação relativa às condições de acessibilidade efetivamente disponibilizadas às pessoas com deficiência ou mobilidade condicionada, designadamente condições de entrada e saída das viaturas, lugares reservados, transporte de utilizadores em cadeira de rodas, procedimentos de apoio ao embarque e desembarque, informação acessível sobre horários, percursos e tarifas e reclamações relacionadas com acessibilidade;
- Assegurar que a execução financeira do serviço assenta no apuramento periódico dos gastos e rendimentos efetivamente associados à operação, permitindo avaliar continuamente a aderência dos pressupostos económico-financeiros aos dados reais de exploração e fundamentar as decisões relativas à oferta, política tarifária e esforço financeiro municipal;
- Garantir, quanto aos dados pessoais tratados no âmbito do VAIEVEM, a clara identificação das responsabilidades de tratamento e, caso sejam utilizados terceiros que tratem dados por conta do Município - designadamente fornecedores

de sistemas tecnológicos -, assegurar o cumprimento das exigências aplicáveis aos subcontratantes, incluindo quanto a instruções documentadas, finalidades, categorias de dados e titulares, segurança, conservação e destino dos dados;

- Assegurar o cumprimento dos requisitos legais de autorização e realização da despesa e respetiva comportabilidade orçamental, designadamente à luz da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, da Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro, e, relativamente às aquisições de bens ou serviços necessários à operação, do regime da contratação pública aplicável.

VI - DAS CONCLUSÕES

189. Face ao exposto, propõe-se a emissão de parecer favorável ao Projeto de Regulamento Municipal do Serviço de Transporte Coletivo de Passageiros VAIEVEM e à manutenção, num período certo a definir, do modelo de exploração direta do serviço pelo Município, através de meios próprios, condicionado ao cumprimento das determinações constantes do capítulo V, sem prejuízo da ação de supervisão e fiscalização a que haja lugar no âmbito dos poderes legais e estatutários da AMT.

190. Em síntese, está em causa:

- A prestação do serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros VAIEVEM, na cidade de Seia e na vila de São Romão, diretamente pelo Município de Seia, através de meios próprios;
- Uma produção, reportada ao ano de 2025, de 5 368 circulações e cerca de 88 903,7 km, dos quais 54 391,7 km respeitantes ao Circuito Seia/São Romão e 34 512,05 km ao Circuito de Seia;
- Uma procura de 66 678 passageiros em 2025, correspondendo, segundo a documentação remetida, ao valor mais elevado registado desde o início de funcionamento do serviço;
- Receitas tarifárias em 2025 de 62 623,50 € e gastos de 220 170,21 €, tendo o Relatório de Enquadramento apurado um resultado líquido negativo de 140 110,23 €, situação que fundamenta a necessidade de acompanhamento permanente da sustentabilidade do serviço, do esforço financeiro público e da respetiva eficiência;

191. O presente não impede que a AMT, no âmbito das suas competências, avalie a conformidade da execução e adote as medidas adequadas de acompanhamento, através das adequadas diligências de supervisão e fiscalização.

Lisboa, 03 de setembro de 2026.

A Presidente do Conselho de Administração



Ana Paula Vitorino