

## Descarbonização dos Transportes Públicos

Investimento RP-C21-i12 — Medida Reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos

N.º 01/C21-i12/2024



## RELATÓRIO FINAL

ARTIGO 13º DA PORTARIA N.º 109/2024/1, DE 18 DE MARÇO  
*PROCEDIMENTOS DE ANÁLISE, SELEÇÃO E DECISÃO DAS CANDIDATURAS*

DATA: 30/12/2024

## Índice

1 - Data de lançamento, período de candidatura, data e hora de fecho .....	3
2 - Número de candidaturas.....	3
3 - Candidaturas recebidas fora de horas e fundamento.....	6
4 – Primeiro e segundo relatórios preliminares e audiências prévias .....	6
5 - Lista das candidaturas excluídas e fundamento.....	6
6 - Ordenação das candidaturas.....	11
7 - Atribuição das verbas .....	19
8 – Divulgação do Relatório Final .....	19
ANEXO I – Pronúncias recebidas em sede de segunda audiência prévia e resposta aos candidatos.....	21
ANEXO II – Pronúncias recebidas em sede de primeira audiência prévia e resposta aos candidatos.....	148

### Alterações ao relatório

Versão	Data da publicação	Alterações
1 – Publicação	30/12/2024	-

## 1 - DATA DE LANÇAMENTO, PERÍODO DE CANDIDATURA, DATA E HORA DE FECHO

O Aviso n.º 01/C21-i12/2024, Apoio à aquisição de veículos limpos para o transporte coletivo de passageiros tem como principal objetivo reforçar o investimento TC-C15-i05: Descarbonização dos transportes públicos no âmbito da componente 15, devendo a parte reforçada da medida aumentar o número de novos autocarros de zero emissões utilizados para transporte público de passageiros, bem como incluir a instalação de estações de carregamento de eletricidade ou de reabastecimento de hidrogénio, com o recurso a procedimento de concurso competitivo, com base em critérios objetivos, transparentes e não discriminatórios.

O prazo para apresentação das candidaturas ao presente Aviso decorreu desde o dia da sua publicação, concretamente no dia 19 março 2024, até às 23:59h do dia 31 de julho de 2024.

O Aviso e os documentos de esclarecimentos no formato “FAQ” (respostas a perguntas frequentes) encontram-se disponíveis na página web do Fundo Ambiental, na secção dedicada ao apoio, no endereço <https://www.fundoambiental.pt/apoios-prr/c21-repowerreu1/c21-i012-medida-reforcada-descarbonizacao-dos-transportes-publicos1.aspx>

## 2 - NÚMERO DE CANDIDATURAS

As candidaturas foram submetidas através da página eletrónica do Fundo Ambiental em [www.fundoambiental.pt](http://www.fundoambiental.pt), tendo sido registadas 112 candidaturas que se apresentam na lista em infra, ordenada por data de submissão.

Nº	Data de Submissão	Nome da Entidade	NIPC
89	02/05/2024	Município de Reguengos de Monsaraz	507 040 589
91	02/05/2024	Município de Fornos de Algodres	505 592 959
93	02/05/2024	Município de Celorico da Beira	506 849 635
95	02/05/2024	Município de Pinhel	506 787 249
102	02/05/2024	Município de Gouveia	506 510 476
106	02/05/2024	Vitrus Ambiente, EM, SA	509 584 888
119	02/05/2024	Município de Albufeira	503 539 473
121	02/05/2024	Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, E.I.M., S.A.	500 246 467
122	02/05/2024	Município de Ansião	506 605 930
123	02/05/2024	Município de Paços de Ferreira	502 173 297
124	02/05/2024	União de Transportes dos Carvalhos, Lda	500 292 566
125	02/05/2024	Município de Ponte de Sor	506 806 456
126	02/05/2024	Auto Viação Pacense, Lda	500 038 589
128	02/05/2024	Município de Torre de Moncorvo	501 121 536
129	02/05/2024	Município de Ourém	501 280 740
130	02/05/2024	Município do Sousel	506 809 560
132	02/05/2024	Município de Monchique	506 826 961
135	02/05/2024	MUNICÍPIO DE ALENQUER	501 305 734
99	03/05/2024	Município de Seia	509 266 576
137	03/05/2024	Município da Sertã	506 963 837

140	03/05/2024	MUNICÍPIO DE POMBAL	506 334 562
141	06/05/2024	Município de Loulé	502 098 139
143	07/05/2024	Município de Alcochete	506 788 490
109	08/05/2024	Município do Fundão	506 215 695
144	08/05/2024	Município de Oliveira do Hospital	506 818 829
116	09/05/2024	Câmara Municipal de Nisa	506 612 287
112	10/05/2024	Busway - Ciraveiro, S.A.	517 214 946
145	10/05/2024	Município da Guarda	501 131 140
86	15/05/2024	Município de Tavira	501 067 191
146	16/05/2024	Município de Odemira	505 311 313
147	17/05/2024	Município de Peso da Régua	506 824 942
149	17/05/2024	A GIROMUNDO - VIAGENS E TURISMO LDA	503 578 754
90	21/05/2024	Câmara Municipal de Évora	504 828 576
150	27/05/2024	Município de Monção	501 937 471
152	28/05/2024	Município de Penacova	506 657 957
158	31/05/2024	CIMRL - Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria	508 035 546
159	31/05/2024	Cascais Próxima - Gestão de Mobilidade, Espaços Urbanos e Energias, E.M., S.A	504 853 635
96	04/06/2024	Serviços Municipalizados de Águas e Transportes da Câmara Municipal de Portalegre	680 031 065
160	04/06/2024	Município de Castelo Branco	501 143 530
170	24/06/2024	Comunidade Intermunicipal das Beiras e Serra da Estrela	513 025 766
171	04/07/2024	Município de Benavente	506 676 056
101	05/07/2024	Município de Oliveira de Frades	501 306 234
107	08/07/2024	Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo	508 787 033
177	08/07/2024	Município de Valença	506 728 897
110	09/07/2024	Freguesia de Santa Maria, São Pedro e Matações	510 840 590
179	09/07/2024	MUNICÍPIO DE TÁBUA	506 806 944
181	10/07/2024	Município de Belmonte	506 695 956
182	12/07/2024	Município da Trofa	504 296 434
189	12/07/2024	Município de Mangualde	501 262 997
192	12/07/2024	Município de Viana do Castelo	506 037 258
196	17/07/2024	TUB -TRANSPORTES URBANOS DE BRAGA, E.M.	504 807 684
197	22/07/2024	Serviços Municipalizados de Transportes Colectivos do Barreiro	680 015 574
94	23/07/2024	SERVIÇOS MUNICIPALIZADOS DE TRANSPORTES URBANOS DE COIMBRA	680 015 965
198	23/07/2024	Município de Viana do Alentejo	506 151 174
199	23/07/2024	Município de Sernancelhe	506 852 032
200	24/07/2024	Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M, S.A	500 595 313
201	24/07/2024	TST - Transportes Sul do Tejo, SA	503 344 451
202	26/07/2024	Município de Cabeceiras de Basto	505 330 334
204	26/07/2024	Município de Silves	506 818 837
205	27/07/2024	União dos Transportes dos Carvalhos, Lda	500 292 566
206	27/07/2024	Auto Viação Feirense, LDA	500 038 520
207	27/07/2024	Auto Viação Pacense, Lda.	500 038 589
208	27/07/2024	RDO - Rodoviária do Oeste, Lda.	500 600 546
209	27/07/2024	RDL RODOVIÁRIA DO LIS, LDA	507 802 950
210	27/07/2024	RDL RODOVIÁRIA DO LIS II, UNIPessoal LDA	517 478 579

211	27/07/2024	RODOVIÁRIA DO TEJO, S.A.	502 513 900
215	29/07/2024	RMTEJO II - TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE PASSAGEIROS UNIPessoal LDA	517 077 744
217	29/07/2024	Câmara Municipal de Montijo	502 834 846
220	29/07/2024	Município de Bragança	506 215 547
221	29/07/2024	Câmara Municipal de Castro Marim	506 801 969
222	29/07/2024	Município de Peniche	506 812 820
224	29/07/2024	Município da Chamusca	501 305 564
225	29/07/2024	Auto Viação Feirense, LDA	500 038 520
226	29/07/2024	Transdev Norte SA	500 036 365
233	30/07/2024	Município de Grândola	506 823 318
234	30/07/2024	Etapas Remotas - Transportes Rodoviários, Lda	516 524 135
237	30/07/2024	Alsa Todi Metropolitana de Lisboa, Lda.	516 192 175
240	30/07/2024	Município de Caminha	500 843 139
241	30/07/2024	Município de Macedo de Cavaleiros	506 697 339
242	30/07/2024	BUS ON TOUR, LDA	515 701 521
244	30/07/2024	J. Espírito Santo & Irmãos, Lda.	500 144 435
245	30/07/2024	CHOOSEKEY TRANSPORTES, LDA	516 070 096
248	30/07/2024	SCOTTURB - TRANSPORTES URBANOS LDA	511 069 553
249	30/07/2024	BARQUENSE#ECOBUS DESCARBONIZAÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS	500 958 785
250	30/07/2024	TRANSPORTES BEIRA DOURO, LDA	516 337 670
251	30/07/2024	Município de Vila Nova de Foz Côa	506 829 197
255	30/07/2024	Município de Torres Vedras	502 173 653
256	30/07/2024	NEX CONTINENTAL HOLDING SL - SUCURSAL EM PORTUGAL	980 706 840
257	30/07/2024	TUVR II - Urbanos Vila Real, S.A.	516 483 889
258	31/07/2024	Município de Cinfães	506 693 651
259	31/07/2024	TUMG - Transportes Urbanos da Marinha Grande, E.M., Unipessoal, S.A.	505 849 348
260	31/07/2024	Município de Aguiar da Beira	506 809 307
261	31/07/2024	RODONORTE CASTELO BRANCO, UNIPessoal, LDA	516 517 902
262	31/07/2024	GUIMABUS - EMPRESA TRANSPORTES DE GUIMARÃES, UNIPessoal, LDA.	516 198 637
265	31/07/2024	Transcunha - Transportes Rodoviários de Viana, Lda.	502 681 551
266	31/07/2024	RODOAMARANTE, LDA	516 090 119
267	31/07/2024	Município de Tabuaço	506 601 455
269	31/07/2024	Município de Amarante	501 102 752
270	31/07/2024	Município de Mêda	505 161 974
273	31/07/2024	TRANSPORTES RICARDO LOURENÇO, LDA.	513 884 947
275	31/07/2024	Município de Redondo	501 834 117
276	31/07/2024	Resende - Actividades Turísticas, S.A.	500 269 165
278	31/07/2024	Município de Almada	500 051 054
279	31/07/2024	ETUG- Empresa Transportes Urbanos da Guarda Unip. Lda	516 750 178
280	31/07/2024	Município de Moimenta da Beira	506 664 686
281	31/07/2024	EVA - TRANSPORTES, S.A.	502 536 071
282	31/07/2024	TRANSLAGOS - TRANSPORTES PÚBLICOS, LDA.	501 335 579
284	31/07/2024	António dos Prazeres da Silva & Filho, Lda.	500 567 140
285	31/07/2024	Barraqueiro Transportes, S.A.	500 151 997
288	31/07/2024	Município de Faro	506 579 425

### 3 - CANDIDATURAS RECEBIDAS FORA DE HORAS E FUNDAMENTO

As empresas candidatas Valpi Bus Alberto Pinto & Filhos Transportes Rodoviários, S.A. e Expressdiagram – Transportes Rodoviários, Lda, reportaram aos Serviços de Gestão do Fundo Ambiental, ainda dentro do prazo da receção das candidaturas, erros na submissão das suas candidaturas, os quais persistiram até ao fecho do Aviso. Após análise interna destas ocorrências, verificou-se que estes erros não eram imputáveis aos candidatos, pelo que foi autorizada a submissão das suas candidaturas após o fecho do Aviso.

Neste sentido, foram incluídas as seguintes candidaturas à lista mencionada no ponto anterior:

Nº	Data de Submissão	Nome da Entidade	NIPC
290	12/08/2024	Valpi Bus Alberto Pinto & Filhos Transportes Rodoviários, S.A.	500 728 348
291	12/08/2024	Expressdiagram - Transportes Rodoviários, Lda.	516 524 240

### 4 – PRIMEIRO E SEGUNDO RELATÓRIOS PRELIMINARES E AUDIÊNCIAS PRÉVIAS

A 29 de outubro de 2024 foi divulgado junto dos candidatos, através da plataforma do Fundo Ambiental, um relatório preliminar com proposta de decisão sobre as candidaturas, tendo-se nessa data dado início à Audiência Prévia, que terminou 10 dias úteis depois, no dia 13 de novembro de 2024. Foram recebidas através da plataforma do Fundo Ambiental 45 pronúncias dos candidatos (apresentadas no Anexo II, com as respetivas respostas). Em consequência da ponderação das pronúncias foram alteradas a lista de candidaturas excluídas, as listas de ordenação dos candidatos das categorias 1 e 2 e as listas de proposta de atribuição de verbas, pelo que se divulgou a 4 de dezembro de 2024 um segundo relatório preliminar junto dos interessados. Nessa data teve início a segunda Audiência Prévia, que terminou 10 dias úteis depois, no dia 18 de dezembro de 2024. Foram recebidas através da plataforma do Fundo Ambiental 10 pronúncias dos candidatos, cuja ponderação se apresenta no Anexo I e que não deram origem a alterações às listas de candidaturas excluídas, de ordenação dos candidatos e de proposta de atribuição de verbas.

### 5 - LISTA DAS CANDIDATURAS EXCLUÍDAS E FUNDAMENTO

Nos termos do número 11 do aviso, foi primeiramente verificado o enquadramento das candidaturas nas condições do aviso, tendo sido identificadas 27 candidaturas que, por não se enquadrarem nas mesmas, se propuseram para exclusão. As candidaturas propostas para exclusão apresentam-se na tabela seguinte, incluindo o respetivo fundamento da proposta de exclusão.

Nº Candidatura	Nome da Entidade	Fundamento da exclusão
90	Câmara Municipal de Évora	<ol style="list-style-type: none"> <li>Não cumpre o ponto 7.2 e a alínea c) do ponto 10.1 do Aviso – O candidato não apresentou Declaração de Compromisso (Anexo II) devidamente assinada;</li> <li>Não cumpre a alínea f) do ponto 7.3 do Aviso. O candidato não fundamentou adequadamente: <ul style="list-style-type: none"> <li>- O preço apresentado para os postos de carregamento e respetiva instalação;</li> <li>- O preço apresentado para as outras despesas;</li> </ul> </li> <li>Não cumpre a alínea a) e h) do ponto 10.1, e as alíneas b) e c) do ponto 8.2 do Aviso. Verifica-se a falta de correspondência entre a documentação justificativa dos custos de investimento previstos na candidatura, em particular ao(s) Veículo(s) e/ou Posto(s) de</li> </ol>

		Carregamento e os anexos obrigatórios, nomeadamente o Anexo I - Memória Descritiva e o Anexo III - Diagnóstico Energético da Operação, o que compromete a admissibilidade e elegibilidade da candidatura. 4. O candidato não entregou peças preparatórias do procedimento de contratação pública válidas, não evidenciando o grau de maturidade exigido à operação pelo ponto 5 do Aviso; 5. Não cumpre a alínea m) do ponto 7.2 do Aviso. O candidato não apresentou comprovativo de inscrição na Plataforma SIGA.
102	Município de Gouveia	O candidato não apresentou ata da deliberação municipal de prestar o serviço público de transporte escolar ao nível do município por meios próprios, nem plano de transporte escolar municipal para 2024/2025 que determine a prestação de circuitos especiais por meios próprios do município. Apresentou enquadramento legal demonstrando a sua competência ao nível do transporte escolar, no entanto, a detenção da competência não implica a prestação direta do serviço, dado que este poderá ser prestado por delegação nas freguesias, contratualização de operadores, ou em colaboração com associações locais. Desta forma, não ficou demonstrada a elegibilidade do candidato nos termos do ponto 3.1 do aviso.
110	Freguesia de Santa Maria, São Pedro e Matações	Não se considerou que as Freguesias que prestam serviço de transporte escolar nos seus territórios sejam elegíveis, dado que não se enquadram no n.º 3.1 do aviso como entidades com competências no domínio do transporte público coletivo de passageiros que, na aceção do artigo 3.º do RJSPTP, prestem serviço público de transporte escolar ao nível do município, nos termos do artigo 37.º, do RJSPTP e do Decreto-Lei n.º 21/2019, de 30 de janeiro.
116	Câmara Municipal de Nisa	1. Não cumpre o ponto 7.2 e a alínea c) do ponto 10.1 do Aviso – O candidato não apresentou Declaração de Compromisso (Anexo II) devidamente assinada; 2. Não cumpre a alínea o) do ponto 10.1 do Aviso. O candidato não apresentou a Declaração de não Injunção, conforme; 3. Não cumpre a alínea f) do ponto 7.3 do Aviso. O candidato não fundamentou adequadamente: - O preço apresentado para os postos de carregamento e respetiva instalação; 4. Não cumpre a alínea a) e h) do ponto 10.1, e as alíneas b) e c) do ponto 8.2 do Aviso. Verifica-se a falta de correspondência entre a documentação justificativa dos custos de investimento previstos na candidatura, em particular ao(s) Veículo(s) e/ou Posto( s) de Carregamento e os anexos obrigatórios, nomeadamente o Anexo I - Memória Descritiva e o Anexo III - Diagnóstico Energético da Operação, o que compromete a admissibilidade e elegibilidade da candidatura; 5. O candidato não entregou peças preparatórias do procedimento de contratação pública válidas, não evidenciando o grau de maturidade exigido à operação pelo ponto 5 do Aviso.
123	Município de Paços de Ferreira	O candidato não respondeu ao pedido de esclarecimentos, o que não permitiu a verificação da elegibilidade da candidatura.
126	Auto Viação Pacense, Lda	A candidatura apresenta a mesma operação da candidatura nº 207
128	Município de Torre de Moncorvo	O candidato não apresentou a ata da deliberação de prestar o serviço de transporte escolar por meios próprios, pelo que não fica comprovada a elegibilidade do candidato nos termos do n.º 3.1 do aviso. Adicionalmente, não foi apresentada pelo candidato documentação justificativa dos preços apresentados, não ficando assim cumprida a alínea f) do ponto 7.3 do Aviso.
141	Município de Loulé	1. O candidato não entregou peças preparatórias do procedimento de contratação pública válidas, não evidenciando o grau de maturidade exigido à operação pelo ponto 5 do Aviso; 2. Não cumpre a alínea m) do ponto 7.3 do Aviso. O candidato não apresenta no cronograma apresentado que apenas lança o procedimento de contratação pública após a submissão da candidatura, e não apresenta documento comprovativo do mesmo, não demonstrando o cumprimento o critério do efeito de incentivo.
146	Município de Odemira	1. O candidato não entregou peças preparatórias do procedimento de contratação pública válidas, não evidenciando o grau de maturidade exigido à operação pelo ponto 5 do Aviso; 2. Não cumpre a alínea g) do ponto 10.1 do Aviso. O candidato não apresentou documento(s) que evidenciem o cumprimento do grau de maturidade exigido no ponto 5 do AAC (caderno de encargos).

149	A GIROMUNDO - VIAGENS E TURISMO LDA	1- Não cumpre a alínea f) do ponto 7.2 do Aviso. O candidato não demonstra uma situação económico-financeira equilibrada: - O candidato apresenta solvabilidade inferior a 1 no ano 2023. - O candidato apresenta liquidez geral inferior a 1 no ano 2023. 2- Não cumpre a alínea m) do ponto 7.2 do Aviso. O candidato não apresentou comprovativo de inscrição na Plataforma SIGA.
177	Município de Valença	1. Não cumpre o ponto 7.2 e a alínea c) do ponto 10.1 do Aviso – O candidato não apresentou Declaração de Compromisso (Anexo II) devidamente assinado.
201	TST - Transportes Sul do Tejo, SA	Não cumpre a alínea i) do ponto 7.2 do Aviso: o candidato não comprova não se tratar de uma empresa em dificuldade; trata-se de uma empresa em dificuldade por aplicação do critério da subalínea i) da alínea i) do Ponto 7.2 do Aviso, pois mais de metade do seu capital social subscrito desapareceu devido a perdas acumuladas. Não cumpre o ponto 7.5 do Aviso: não foi verificado o cumprimento das disposições em matéria de Auxílios de Estado da candidatura (trata-se de uma empresa em dificuldade por aplicação do critério da subalínea i) da alínea i) do Ponto 7.2 do Aviso, pois mais de metade do seu capital social subscrito desapareceu devido a perdas acumuladas).
204	Município de Silves	1. Não cumpre o ponto 3.1 do Aviso. O candidato não apresentou declaração válida da Autoridade de Transportes competente em como o projeto a financiar se insere no âmbito de Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Modo Rodoviário; 2. Não cumpre a alínea f) do ponto 7.3 do Aviso. O candidato não fundamentou adequadamente: - O preço apresentado para os postos de carregamento e respetiva instalação; - O preço apresentado para as outras despesas; 3. Não cumpre a alínea a) e h) do ponto 10.1, e as alíneas b) e c) do ponto 8.2 do Aviso. Verifica-se a falta de correspondência entre a documentação justificativa dos custos de investimento previstos na candidatura, em particular ao(s) Veículo(s) e/ou Posto(s) de Carregamento e os anexos obrigatórios, nomeadamente o Anexo I - Memória Descritiva e o Anexo III - Diagnóstico Energético da Operação, o que compromete a admissibilidade e elegibilidade da candidatura.
206	Auto Viação Feirense, LDA	O candidato não apresentou contrato de concessão para a operação de transporte público de passageiros no território para o qual concorre. Apresentou uma autorização provisória emitida pela autoridade de transportes CIM Tâmega e Sousa. Consultada a autoridade de transportes, obteve-se a informação de que a referida autorização está em vigor apenas até ao dia anterior do arranque do período de exploração contratual da Concessão, de que nenhum dos lotes da Concessão foi adjudicada ao candidato, e que não foram recebidos pela autoridade quaisquer pedidos de autorização de subconcessão a favor do candidato nesse âmbito. A autorização provisória não garante o cumprimento dos critérios de elegibilidade do candidato nos termos do n.º 3.1 do aviso ao longo do período de execução da operação, nem do período mínimo de permanência do investimento disposto na Portaria n.º 109/2024/1, de 18 de março, que aprova o Regulamento do Sistema de Incentivo às Empresas «Descarbonização dos Transportes Públicos», inserido no investimento RP-C21-i12 — medida reforçada: descarbonização dos transportes públicos, do Plano de Recuperação e Resiliência. Desta forma, não ficou comprovada a elegibilidade do candidato nos termos do n.º 3.1 do aviso.
233	Município de Grândola	1. Não cumpre a alínea f) do ponto 7.3 do Aviso. O candidato não fundamentou adequadamente: - O preço apresentado para os postos de carregamento e respetiva instalação; - O preço apresentado para as outras despesas; 2. Não cumpre a alínea a) e h) do ponto 10.1, e as alíneas b) e c) do ponto 8.2 do Aviso. Verifica-se a falta de correspondência entre a documentação justificativa dos custos de investimento previstos na candidatura, em particular ao(s) Veículo(s) e/ou Posto(s) de Carregamento e os anexos obrigatórios, nomeadamente o Anexo I - Memória Descritiva e o Anexo III - Diagnóstico Energético da Operação, o que compromete a admissibilidade e elegibilidade da candidatura.
240	Município de Caminha	1. O candidato não entregou peças preparatórias do procedimento de contratação pública válidas, não evidenciando o grau de maturidade exigido à operação pelo ponto 5 do Aviso; 2. Não cumpre a alínea m) do ponto 7.3 do Aviso. O candidato não demonstra no cronograma apresentado que apenas lança o procedimento de contratação pública após a submissão da candidatura, não sendo cumprido o critério do efeito de incentivo; 3. Não cumpre o ponto 7.2 e a alínea c) do ponto 10.1 do Aviso – O candidato não apresentou Declaração de Compromisso (Anexo II) devidamente assinado;

		<p>4. Não cumpre a alínea f) do ponto 7.3 do Aviso. O candidato não fundamentou adequadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- O preço apresentado para os postos de carregamento e respetiva instalação;</li> </ul> <p>5. Não cumpre a alínea a) e h) do ponto 10.1, e as alíneas b) e c) do ponto 8.2 do Aviso. Verifica-se a falta de correspondência entre a documentação justificativa dos custos de investimento previstos na candidatura, em particular ao(s) Veículo(s) e/ou Posto(s) de Carregamento e os anexos obrigatórios, nomeadamente o Anexo I - Memória Descritiva e o Anexo III - Diagnóstico Energético da Operação, o que compromete a admissibilidade e elegibilidade da candidatura.</p> <p>6. Não cumpre a alínea l) do ponto 7.2 do Aviso. O candidato não apresentou comprovativo de inscrição na Plataforma Balcão dos Fundos;</p> <p>7. Não cumpre a alínea m) do ponto 7.2 do Aviso. O candidato não apresentou comprovativo de inscrição na Plataforma SIGA.</p>
242	BUS ON TOUR, LDA	<p>Com base nas contas da empresa apresentadas em Sede de Candidatura, o candidato não demonstrou o cumprimento das alíneas e) e f) do ponto 7.2 do Aviso. Nomeadamente, "e) Possuir, ou poder assegurar até à aprovação da candidatura, os meios técnicos, físicos e financeiros e os recursos humanos necessários ao desenvolvimento da operação; f) Apresentar uma situação económico-financeira equilibrada ou demonstrar ter capacidade de financiamento." A autonomia financeira do candidato foi de apenas 4% no ano 2023, tendo diminuído desde o ano 2022 (6%). A Solvabilidade do candidato foi de apenas 5% no ano 2023, tendo diminuído desde o ano 2022 (6%). As contas não evidenciam que o candidato disponha dos recursos necessários para a operação dos serviços regulares de transporte ao abrigo dos quais se candidata, dado que não tem custos com o pessoal compatíveis com os v.km que indica prestar.</p>
244	J. Espírito Santo & Irmãos, Lda.	<p>O candidato não instruiu devidamente a candidatura, não tendo submetido declaração de compromisso conforme, contrato e subcontrato de serviço público de transportes que demonstrem a sua elegibilidade nos termos do ponto 3.1 do aviso, e relatório e contas da empresa de 2022 e 2023. Não submeteu até à presente data nenhum dos documentos solicitados em sede de pedido de elementos/ esclarecimentos, de forma a colmatar as lacunas de instrução da candidatura. Assim, nos termos do aviso, não demonstra cumprir os pontos 3.1, 7.2 d), e), f), i) e 7.3 i).</p>
245	CHOOSEKEY TRANSPORTES, LDA	<p>O candidato não deu cumprimento à alínea l) do número 10.1, não tendo apresentado o apuramento dos rácios e as contas de 2023, pelo que a candidatura não se encontra devidamente instruída nos termos da referida alínea. Sem esses elementos, não comprovou que não configura uma empresa em dificuldade, nos termos da alínea i) do número 7.2 do aviso, pelo que não demonstrou a sua elegibilidade. Adicionalmente, sem as contas de 2023, o candidato não demonstrou o indicado na alínea f) do número 7.2 do aviso, i.e., que "[apresenta] uma situação económico-financeira equilibrada ou [demonstra] ter capacidade de financiamento da operação", não comprovando assim a sua elegibilidade.</p> <p>O candidato não apresentou o contrato de subconcessão ao abrigo do qual se candidata, não demonstrando assim o exigido pela alínea d) do número 7.2 do aviso, designadamente, "Poder legalmente desenvolver as atividades no território abrangido pela categoria, tipologia das operações e investimentos a que se candidata", e não comprovando o seu enquadramento no número 3.1 do aviso.</p>
249	BARQUENSE#ECOBUS DESCARBONIZAÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS	<p>1. Não cumpre a alínea f) do ponto 10.1 do Aviso. O candidato não apresenta documento comprovativo de autorização(ões) para a exploração de serviços de transporte público de passageiros, emitido pela autoridade pública competente, enquadrados no ponto 3 do presente AAC, com duração compatível com a execução da operação e com o período mínimo de permanência do investimento.</p> <p>2. Não cumpre a alínea i) do ponto 10.1 do Aviso. O candidato não apresenta declaração da autoridade de transportes competente em como o projeto a financiar se insere no âmbito de um ou mais dos serviços de transporte público de passageiros identificados no ponto 3 do presente AAC.</p>
251	Município de Vila Nova de Foz Côa	<p>1. O candidato não entregou peças preparatórias do procedimento de contratação pública válidas, não evidenciando o grau de maturidade exigido à operação pelo ponto 5 do Aviso;</p> <p>2. Não cumpre a alínea m) do ponto 7.3 do Aviso. O candidato não demonstra no cronograma apresentado que apenas lança o procedimento de contratação pública após a submissão da candidatura, não sendo cumprido o critério do efeito de incentivo;</p> <p>3. Não cumpre a alínea f) do ponto 7.3 do Aviso. O candidato não fundamentou adequadamente:</p>

		- O preço apresentado para os postos de carregamento e respetiva instalação; 4. Não cumpre a alínea a) e h) do ponto 10.1, e as alíneas b) e c) do ponto 8.2 do Aviso. Verifica-se a falta de correspondência entre a documentação justificativa dos custos de investimento previstos na candidatura, em particular ao(s) Veículo(s) e/ou Posto(s) de Carregamento e os anexos obrigatórios, nomeadamente o Anexo I - Memória Descritiva e o Anexo III - Diagnóstico Energético da Operação, o que compromete a admissibilidade e elegibilidade da candidatura.
255	Município de Torres Vedras	1. Não cumpre a alínea a) e h) do ponto 10.1, e as alíneas b) e c) do ponto 8.2 do Aviso. Verifica-se a falta de correspondência entre a documentação justificativa dos custos de investimento previstos na candidatura, em particular ao(s) Veículo(s) e/ou Posto(s) de Carregamento e os anexos obrigatórios, nomeadamente o Anexo I - Memória Descritiva e o Anexo III - Diagnóstico Energético da Operação, o que compromete a admissibilidade e elegibilidade da candidatura.
269	Município de Amarante	1. Não cumpre o ponto 3.1 do Aviso. O candidato não apresentou declaração válida da Autoridade de Transportes competente em como o projeto a financiar se insere no âmbito de Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Modo Rodoviário; 2. Não cumpre a alínea f) do ponto 7.3 do Aviso. O candidato não fundamentou adequadamente: - O preço apresentado para os postos de carregamento e respetiva instalação; 3. Não cumpre a alínea a) e h) do ponto 10.1, e as alíneas b) e c) do ponto 8.2 do Aviso. Verifica-se a falta de correspondência entre a documentação justificativa dos custos de investimento previstos na candidatura, em particular ao(s) Veículo(s) e/ou Posto(s) de Carregamento e os anexos obrigatórios, nomeadamente o Anexo I - Memória Descritiva e o Anexo III - Diagnóstico Energético da Operação, o que compromete a admissibilidade e elegibilidade da candidatura.
273	TRANSPORTES RICARDO LOURENÇO, LDA.	1. Não cumpre o ponto 3.1 do Aviso. O candidato não apresentou declaração válida da Autoridade de Transportes competente em como o projeto a financiar se insere no âmbito de Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Modo Rodoviário. 2. Não cumpre a alínea f) do ponto 10.1 do Aviso. O candidato não apresenta documento comprovativo de autorização(ões) para a exploração de serviços de transporte público de passageiros, emitido pela autoridade pública competente.
275	Município de Redondo	1. O candidato não entregou programa de concurso do procedimento de contratação pública, não evidenciando o grau de maturidade exigido à operação pelo ponto 5 do Aviso; 2. Apresenta calendário de realização física e financeira da operação, com programação a concluir em novembro/2026, não cumprindo o ponto 5.3. do Aviso, que refere que "O prazo máximo para a conclusão da implementação no terreno das operações aprovadas é o dia 31 de março de 2026."
278	Município de Almada	1. Não cumpre o ponto 3.1 do Aviso. O candidato não apresentou declaração válida da Autoridade de Transportes competente em como o projeto a financiar se insere no âmbito de Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Modo Rodoviário; 2. O candidato não entregou peças preparatórias do procedimento de contratação pública válidas, não evidenciando o grau de maturidade exigido à operação pelo ponto 5 do Aviso; 3. Não cumpre o ponto 7.2 e a alínea c) do ponto 10.1 do Aviso – O candidato não apresentou Declaração de Compromisso (Anexo II) devidamente assinada; 4. Não cumpre a alínea f) do ponto 7.3 do Aviso. O candidato não fundamentou adequadamente: - O preço apresentado para os postos de carregamento e respetiva instalação; - O preço apresentado para as outras despesas; 5. Não cumpre a alínea a) e h) do ponto 10.1, e as alíneas b) e c) do ponto 8.2 do Aviso. Verifica-se a falta de correspondência entre a documentação justificativa dos custos de investimento previstos na candidatura, em particular ao(s) Veículo(s) e/ou Posto(s) de Carregamento e os anexos obrigatórios, nomeadamente o Anexo I - Memória Descritiva e o Anexo III - Diagnóstico Energético da Operação, o que compromete a admissibilidade e elegibilidade da candidatura; 6. Não cumpre a alínea m) do ponto 7.2 do Aviso. O candidato não apresentou comprovativo de inscrição na Plataforma SIGA.
288	Município de Faro	1. Não cumpre o ponto 7.2 e a alínea c) do ponto 10.1 do Aviso – O candidato não apresentou Declaração de Compromisso (Anexo II) devidamente assinada; 2. O candidato não entregou peças preparatórias do procedimento de contratação pública válidas, não evidenciando o grau de maturidade exigido à operação pelo ponto 5 do Aviso.

## 6 - ORDENAÇÃO DAS CANDIDATURAS

Nos termos dos números 11 e 12 do aviso, as candidaturas com enquadramento nas condições do aviso foram ordenadas de acordo com o respetivo mérito, com as seguintes regras de ordenação dispostas nos números 12.7 e 12.8 do aviso:

- Por ordem decrescente da classificação final
- Depois, em caso de empate, por ordem decrescente da pontuação acumulada nos critérios de seleção C1 e C2
- Depois, em caso de empate, por ordem decrescente da pontuação no critério de seleção C3
- Depois, em caso de empate, por ordem decrescente da pontuação no critério de seleção C4
- Depois, em caso de empate, por ordem decrescente do total de emissões anuais evitadas pela operação.

Foi possível desempatar a totalidade das candidaturas com recurso às regras listadas acima.

Foi realizada uma ordenação para cada categoria geográfica de candidaturas, tendo-se atribuído financiamento até se esgotar a dotação da categoria (de 45 000 000€ para cada categoria). Apresentam-se seguidamente as tabelas de ordenação das candidaturas de ambas as categorias.

Categoria 1

N.º candidatura	Nome da Entidade	Classificação final	Pontuação no critério C1	Pontuação no critério C2	Pontuação no critério C3	Pontuação no critério C4	Pontuação acumulada nos critérios C1 e C2	Total de emissões anuais evitadas pela operação (tonCO2eq)	Montante a financiar (€)
237	Alsa Todi Metropolitana de Lisboa, Lda.	5	5	5	5	5	10	5750,173	12 000 000,00 €
256	NEX CONTINENTAL HOLDING SL SUCURSAL EM PORTUGAL	5	5	5	5	5	10	5168,376	12 000 000,00 €
285	Barraqueiro Transportes, S.A.	5	5	5	5	5	10	4554,720	11 980 001,00 €
248	SCOTTURB - TRANSPORTES URBANOS LDA	5	5	5	5	5	10	3550,730	7 634 000,00 €
197	Serviços Municipalizados de Transportes Colectivos do Barreiro	5	5	5	5	5	10	2424,417	8 643 400,00 €
121	Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, E.I.M., S.A.	5	5	5	5	5	10	2394,946	9 540 053,85 €
250	TRANSPORTES BEIRA DOURO, LDA	5	5	5	5	5	10	1994,064	12 000 000,00 €
200	Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M, S.A	5	5	5	5	5	10	1748,841	10 904 767,14 €
225	Auto Viação Feirense, LDA	5	5	5	5	5	10	848,707	4 709 556,00 €
205	União dos Transportes dos Carvalhos, Lda	4,25	5	5	2	5	10	260,342	816 600,00 €

276	Resende - Actividades Turísticas, S.A.	4,25	5	5	2	5	10	118,885	1 125 000,00 €
182	Município da Trofa	4,25	5	5	2	5	10	66,372	516 632,60 €
143	Município de Alcochete	4,25	5	5	2	5	10	30,422	238 177,35 €
159	Cascais Próxima - Gestão de Mobilidade, Espaços Urbanos e Energias, E.M., S.A	4,25	3	5	4	5	8	559,975	3 260 290,00 €
217	Câmara Municipal de Montijo	3,75	5	3	2	5	8	22,700	202 010,00 €

**Categoria 2**

N.º candidatura	Nome da Entidade	Classificação final	Pontuação no critério C1	Pontuação no critério C2	Pontuação no critério C3	Pontuação no critério C4	Pontuação acumulada nos critérios C1 e C2	Total de emissões anuais evitadas pela operação (tonCO2eq)	Montante a financiar (€)
262	GUIMABUS EMPRESA TRANSPORTES DE GUIMARÃES, UNIPessoal, LDA.	5	5	5	5	5	10	3224,426	12 000 000,00 €
196	TUB -TRANSPORTES URBANOS DE BRAGA, E.M.	5	5	5	5	5	10	3098,732	11 781 575,72 €
192	Município de Viana do Castelo	5	5	5	5	5	10	1629,757	5 605 785,84 €
94	SERVIÇOS MUNICIPALIZADOS DE TRANSPORTES URBANOS DE COIMBRA	5	5	5	5	5	10	1595,570	8 307 900,00 €
226	Transdev Norte SA	5	5	5	5	5	10	1150,817	7 220 500,00 €

209	RDL RODOVIÁRIA DO LIS, LDA	5	5	5	5	5	10	1061,158	5 432 822,80 €
282	TRANSLAGOS - TRANSPORTES PÚBLICOS, LDA.	5	5	5	5	5	10	835,058	5 292 745,00 €
107	Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo	5	5	5	5	5	10	760,104	4 880 438,34 €
257	TUVR II Urbanos Vila Real, S.A.	5	5	5	5	5	10	692,954	2 600 200,00 €
266	RODOAMARANTE, LDA	5	5	5	5	5	10	643,105	2 412 500,00 €
281	EVA - TRANSPORTES, S.A.	5	5	5	5	5	10	525,168	3 433 905,00 €
290	Valpi Bus Alberto Pinto & Filhos Transportes Rodoviários, S.A.	5	5	5	5	5	10	347,724	1 800 000,00 €
291	Expressdiagram Transportes Rodoviários, Lda.	5	5	5	5	5	10	347,724	2 780 400,00 €
210	RDL RODOVIÁRIA DO LIS II, UNIPessoal LDA	5	5	5	5	5	10	329,152	1 435 000,00 €
234	Etapas Remotas - Transportes Rodoviários, Lda	5	5	5	5	5	10	322,973	1 400 000,00 €
207	Auto Viação Pacense, Lda.	5	5	5	5	5	10	321,604	1 400 000,00 €
158	CIMRL - Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria	5	5	5	5	5	10	321,448	1 469 159,24 €
261	RODONORTE CASTELO BRANCO, UNIPessoal, LDA	5	5	5	5	5	10	297,048	1 925 200,00 €
95	Município de Pinhel	5	5	5	5	5	10	273,476	2 225 000,00 €

284	António dos Prazeres da Silva & Filho, Lda.	5	5	5	5	5	10	215,304	1 104 500,00 €
211	RODOVIÁRIA DO TEJO, S.A.	5	5	5	5	5	10	208,649	1 490 060,00 €
147	Município de Peso da Régua	5	5	5	5	5	10	197,208	1 200 600,00 €
259	TUMG - Transportes Urbanos da Marinha Grande, E.M., Unipessoal, S.A.	5	5	5	5	5	10	192,285	1 260 069,36 €
220	Município de Bragança	5	5	5	5	5	10	183,649	1 582 501,39 €
208	RDO - Rodoviária do Oeste, Lda.	5	5	5	5	5	10	181,741	1 673 800,00 €
124	União de Transportes dos Carvalhos, Lda	5	5	5	5	5	10	156,459	600 600,00 €
150	Município de Monção	5	5	5	5	5	10	152,443	1 174 743,99 €
265	Transcunha - Transportes Rodoviários de Viana, Lda.	4,5	5	5	3	5	10	187,270	790 000,00 €
179	MUNICÍPIO DE TÁBUA	4,5	5	5	3	5	10	148,524	543 874,43 €
129	Município de Ourém	4,5	5	5	3	5	10	142,688	425 010,00 €
222	Município de Peniche	4,5	5	5	3	5	10	128,706	540 825,49 €
140	MUNICÍPIO DE POMBAL	4,5	5	5	3	5	10	114,225	495 000,00 €
144	Município de Oliveira do Hospital	4,5	5	5	3	5	10	92,710	606 124,51 €
99	Município de Seia	4,5	5	5	3	5	10	91,333	538 000,00 €
96	Serviços Municipalizados de Águas e Transportes	4,5	5	5	3	5	10	70,177	492 145,75 €

	da Câmara Municipal de Portalegre								
160	Município de Castelo Branco	4,5	5	5	3	5	10	68,860	576 000,00 €
181	Município de Belmonte	4,5	5	5	3	5	10	65,292	572 000,00 €
135	MUNICÍPIO DE ALENQUER	4,5	5	5	3	5	10	61,383	214 824,00 €
241	Município de Macedo de Cavaleiros	4,5	5	5	3	5	10	60,470	437 697,64 €
89	Município de Reguengos de Monsaraz	4,5	5	5	3	5	10	60,256	461 523,64 €
109	Município do Fundão	4,5	5	5	3	5	10	60,164	587 500,00 €
170	Comunidade Intermunicipal das Beiras e Serra da Estrela	4,5	3	5	5	5	8	1704,595	11 583 000,00 €
279	ETUG- Empresa Transportes Urbanos da Guarda Unip. Lda	4,5	3	5	5	5	8	508,376	5 250 012,50 €
215	RMTEJO II TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE PASSAGEIROS UNIPESOAAL LDA	4,5	3	5	5	5	8	210,391	637 800,00 €
112	Busway - Ciraveiro, S.A.	4,5	5	3	5	5	8	107,680	1 438 125,00 €
145	Município da Guarda	4,5	5	3	5	5	8	107,025	1 295 030,00 €
260	Município de Aguiar da Beira	4,25	5	5	2	5	10	95,480	293 749,24 €
171	Município de Benavente	4,25	5	5	2	5	10	43,003	233 249,71 €

132	Município de Monchique	4,25	5	5	2	5	10	39,433	241 082,60 €
198	Aquisição de "Autocarro limpo"- Concelho de Viana do Alentejo	4,25	5	5	2	5	10	38,192	277 341,41 €
101	Município de Oliveira de Frades	4,25	5	5	2	5	10	37,131	264 500,00 €
93	Município de Celorico da Beira	4,25	5	5	2	5	10	34,143	291 000,00 €
91	Município de Fornos de Algodres	4,25	5	5	2	5	10	33,736	281 000,00 €
224	Descarbonização dos Transportes Públicos - Município da Chamusca - Autocarro Elétrico	4,25	5	5	2	5	10	31,296	200 010,00 €
130	Município do Sousel	4,25	5	5	2	5	10	31,232	225 000,00 €
125	Município de Ponte de Sor	4,25	5	5	2	5	10	31,189	200 010,00 €
122	Município de Ansião	4,25	5	5	2	5	10	30,201	228 605,00 €
119	Descarbonização dos Transportes Públicos do Município de Albufeira	4	5	3	3	5	8	84,340	775 500,00 €
106	Vitrus Ambiente, EM, SA	4	5	3	3	5	8	66,160	807 941,13 €
221	Câmara Municipal de Castro Marim	4	5	3	3	5	8	55,842	568 385,38 €
86	Aquisição de 2 autocarros limpos e 2 pontos de carregamento energia elétrica - Transporte Escolar MT	4	5	3	3	5	8	54,393	468 974,30 €

199	Município de Sernancelhe	3,75	5	3	2	5	8	29,756	270 141,60 €
189	Município de Mangualde	3,75	5	3	2	5	8	28,405	293 750,00 €
267	Município de Tabuaço	3,75	5	3	2	5	8	25,105	268 626,19 €
270	Município de Mêda	3,75	5	3	2	5	8	23,975	233 820,45 €
137	Município da Sertã	3,5	5	3	3	3	8	33,672	499 974,43 €
280	Município de Moimenta da Beira	3,25	5	3	2	3	8	22,915	264 677,25 €
258	Município de Cinfães	3,25	5	3	2	3	8	21,059	264 046,56 €
202	Município de Cabeceiras de Basto	3,25	5	3	2	3	8	17,213	201 748,00 €
152	Aquisição de autocarro elétrico para transporte escolar pelo Município de Penacova	3,25	5	3	2	3	8	16,509	236 796,17 €

## 7 - ATRIBUIÇÃO DAS VERBAS

### Categoria 1

Na categoria 1, foi possível financiar por inteiro as candidaturas colocadas nos quatro primeiros lugares da ordenação, tendo-se consumido 43 614 001 € e tendo sobrado, dos 45 000 000€, uma verba de 1 385 999 €, que pode ser atribuída ao candidato colocado em quinto lugar na ordenação, caso aceite implementar o projeto com cofinanciamento em percentagem reduzida.

N.º candidatura	Nome da Entidade	Montante a financiar em candidatura	Financiamento a atribuir	% Financiamento
237	Alsa Todi Metropolitana de Lisboa, Lda.	12 000 000,00 €	12 000 000,00 €	100%
256	NEX CONTINENTAL HOLDING SL SUCURSAL EM PORTUGAL	12 000 000,00 €	12 000 000,00 €	100%
285	Barraqueiro Transportes, S.A.	11 980 001,00 €	11 980 001,00 €	100%
248	SCOTTURB - TRANSPORTES URBANOS LDA	7 634 000,00 €	7 634 000,00 €	100%
197	Serviços Municipalizados de Transportes Colectivos do Barreiro	8 643 400,00 €	1 385 999 €	16,04% (1)

(1) Atribui-se a dotação remanescente da categoria, até perfazer 45 000 000 €, condicionado à aceitação pelo candidato.

### Categoria 2

Na categoria 2, foi possível financiar por inteiro as candidaturas colocadas nos cinco primeiros lugares da ordenação, tendo-se consumido 44 915 761,56 € e tendo sobrado, dos 45 000 000 €, uma verba de 84 238,44 € que pode ser atribuída ao candidato colocado em sexto lugar na ordenação, caso aceite implementar o projeto com cofinanciamento em percentagem reduzida.

N.º candidatura	Nome da Entidade	Montante a financiar em candidatura	Financiamento a atribuir	% Financiamento
262	GUIMABUS EMPRESA TRANSPORTES DE GUIMARÃES, UNIPessoal, LDA.	12 000 000,00 €	12 000 000,00 €	100%
196	TUB -TRANSPORTES URBANOS DE BRAGA, E.M.	11 781 575,72 €	11 781 575,72 €	100%
192	Município de Viana do Castelo	5 605 785,84 €	5 605 785,84 €	100%
94	SERVIÇOS MUNICIPALIZADOS DE TRANSPORTES URBANOS DE COIMBRA	8 307 900,00 €	8 307 900,00 €	100%
226	Transdev Norte SA	7 220 500,00 €	7 220 500,00 €	100%
209	"RDL RODOVIÁRIA DO LIS, LDA	5 432 822,80 €	84 238,44 €	1,55% (1)

(1) Atribui-se a dotação remanescente da categoria, até perfazer 45 000 000 €, condicionado à aceitação pelo candidato.

## 8 – DIVULGAÇÃO DO RELATÓRIO FINAL

O presente relatório preliminar é comunicado a todos os candidatos ao aviso através da plataforma do Fundo Ambiental e publicado na página web do Fundo Ambiental, na secção dedicada ao apoio, no endereço <https://www.fundoambiental.pt/apoios-prr/c21-repouereu1/c21-i012-medida-reforcada-descarbonizacao-dos-transportes-publicos1.aspx>

Lisboa, 30 de dezembro de 2024

ANEXO I – PRONÚNCIAS RECEBIDAS EM SEDE DE SEGUNDA AUDIÊNCIA PRÉVIA E RESPOSTA AOS CANDIDATOS

N.º candidatura	94
Entidade	SERVIÇOS MUNICIPALIZADOS DE TRANSPORTES URBANOS DE COIMBRA
Pronúncia	<p>No âmbito da candidatura ao Investimento RP-C21-i12 – Medida Reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos, N.º 01/C21-i12/2024, e na sequência da notificação do Relatório Preliminar, vêm os Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra, ao abrigo do direito de audiência prévia, nos termos do artigo 121.º e seguintes do Código do Procedimento Administrativo, mui respeitosamente expor o seguinte:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Em termos gerais manifesta-se a concordância com aprovação do investimento atribuído e respetivos fundamentos.</li> <li>2. Não obstante, analisado o conteúdo e fundamentação considerada na análise da elegibilidade da despesa, nomeadamente no que se refere à não elegibilidade da despesa relativa à empreitada das infraestruturas para instalação dos postos e posto de transformação, pelo facto do documento com estimativa de preços não estar datada, nem assinado, salvo melhor opinião, não vislumbramos que decorra de forma clara e objetiva do aviso de abertura a exigência de ser aposta a data e assinatura nos documentos previsionais/orçamentos, concluindo-se, por isso tratar-se de uma apreciação subjetiva.</li> <li>3. No entanto, considerando que as características e tipologia desta despesa e o seu carácter indispensável para a concretização do projeto em apreço, lhe conferem total elegibilidade de acordo com as regras do respetivo Aviso, sem prejuízo da nossa total aceitação da aprovação do valor do financiamento que nos foi atribuída (8.307.900€), antecipamos desde já perspetivar, posteriormente, em fase de execução do projeto, proceder a eventual pedido de reprogramação financeira, para obtenção de financiamento desta despesa, se da execução do projeto resultarem poupanças de valor igual ou superior a estas despesas.</li> </ol> <p>Face ao exposto, confirmamos a nossa aceitação à dotação atribuída de acordo com o relatório preliminar.</p>
Resposta	<p>Foi reapreciado o documento apresentado pelo candidato relativo à “Empreitada de Promoção da Eficiência Energética na Frota dos SMTUC - IV”, onde consta, no início do documento, que “ESTE TRABALHO DEVERÁ OBRIGATORIAMENTE SER LIDO EM CONJUNTO COM O CADERNO DE ENCARGOS E PEÇAS DESENHADAS, ...”, não tendo sido, no entanto, anexados estes documentos. Como também já tinha sido mencionado, um orçamento conforme apresenta data e assinatura da empresa fornecedora, elementos estes que também se encontram em falta no documento em causa, pelo que se mantém a decisão de não inclusão da despesa no valor aprovado.</p> <p>No âmbito da fase de execução dos projetos financiados, o beneficiário poderá solicitar reprogramação física, que será analisada pelo Fundo Ambiental.</p>

N.º candidatura	121
Entidade	Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, E.I.M., S.A.
Pronúncia	<p>Exmos. Senhores,</p> <p>Na sequência do V/ "Relatório Preliminar com a Proposta De Decisão Fundamentada Sobre As Candidaturas", de que a STCP foi notificada por e-mail no passado dia 30/10/2024, relativamente à candidatura 121, apresentada ao "AAC N.º 01/C21-i12/2024 - INVESTIMENTO RP-C21-i12- Medida Reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos", vem a STCP por este meio pronunciar-se ao abrigo do direito de Audiência Prévia.</p> <p>Envia-se em anexo o documento de pronúncia de audiência prévia.</p>

Com os melhores cumprimentos,  
STCP

ANEXO: Documento da pronúncia, copiado abaixo:

**AAC N.º 01/C21-i12/2024 - INVESTIMENTO RP-C21-i12- Medida  
Reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos**

**Exmo. Senhor  
Presidente do Júri do Procedimento,**

**SOCIEDADE DE TRANSPORTES COLECTIVOS DO PORTO, E.I.M., S.A** (“STCP” ou “Concorrente”), Concorrente no procedimento à margem identificado, tendo sido notificada do Relatório Preliminar nele produzido, vem, nos termos do artigo 121.º do Código do Procedimento Administrativo (“CPA”), pronunciar-se ao abrigo do direito de

**AUDIÊNCIA PRÉVIA**

O que faz com os seguintes fundamentos:

**A. ENQUADRAMENTO**

1. O Fundo Ambiental lançou, em 19 de março de 2024, o aviso de abertura de concurso n.º 01/C21-i12/2024 (“Aviso”), Investimento RP-C21-i12- Medida Reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos.
2. A STCP submeteu a sua candidatura no dia 2 de maio de 2024.
3. Uma vez encerrado o período de candidaturas e analisadas as candidaturas submetidas, foi a STCP notificada, em 30 de outubro de 2024, do relatório preliminar elaborado pelo júri.
4. Do relatório preliminar decorre que a STCP, não obstante a sua candidatura ter a mesma pontuação das candidaturas apresentadas pelos concorrentes aos quais serão concedidos apoios, viu a sua candidatura ordenada em 6.º lugar, não lhe sendo, portanto, atribuído qualquer apoio.
5. Sucede, porém, que, como se demonstrará, o procedimento concursal enferma de vários vícios congénitos, insuscetíveis de sanção que impõem que o mesmo seja anulado, o respetivo Aviso retificado e aberto um novo procedimento.
6. Acresce que a concreta ordenação da candidatura da STCP resulta de erros evidentes por parte do júri, que a prejudicam e com os quais não se pode conformar, porquanto tais erros não só desvirtuam a natureza do concurso, como impedem a correta distribuição e alocação de recursos públicos.
7. Na verdade, e pelos argumentos que se explicitarão abaixo, qualquer outro desfecho do presente concurso que não o requerido a final determinaria a inquestionável ilegalidade da atribuição do apoio, bem como dos atos posteriores destinados à sua concretização.

**B. DA ALTERAÇÃO DE ASPECTOS ESSENCIAIS NAS PROPOSTAS APRESENTADAS EM RESPOSTA AOS PEDIDOS DE INFORMAÇÕES E ESCLARECIMENTOS**

8. No âmbito do procedimento concursal sob apreço, o Fundo Ambiental, responsável pelo processo de decisão do financiamento, nos termos do disposto no ponto 11.5. do Aviso, bem como no artigo 72.º, n.º 1 do Código dos Contratos Públicos (“CCP”) dirigiu a vários concorrentes diversos pedidos de informações e esclarecimentos.
9. Ora, os referidos esclarecimentos servem apenas para aclarar, elucidar, explanar, determinados aspetos dos enunciados das propostas apresentadas pelos vários concorrentes que possam não estar tão compreensíveis e claros para “efeito da análise e da avaliação das mesmas” (cfr. n.º 1 do artigo 72.º do CCP).
10. O mesmo será dizer que os esclarecimentos solicitados ou prestados, embora parte integrante das propostas, não podem, de forma alguma, ser utilizados para suprir insuficiências,

	<p>omissões ou violações da proposta previamente apresentada e que impliquem a sua exclusão (cfr. n.º 2 do artigo 72.º do CCP).</p> <p><b>11.</b> Como explica o Tribunal Central Administrativo Norte, em acórdão de 06.12.2013<sup>1</sup>, <i>“A ideia basilar ínsita no n.º 2 do art. 72.º do CCP é a de que os esclarecimentos são algo que se destina a aclarar, explicitar, clarificar algum elemento da proposta que está ou parece estar enunciado de modo pouco claro, ou de não ser apreensível, ou unívoco o sentido duma expressão, dum aspeto ou elemento da proposta, na certeza de que para a atendibilidade do esclarecimento que se prenda com a interpretação de elemento/aspeto da proposta importa que o mesmo tenha nesta ainda uma normal, uma razoável correspondência verbal sob pena de se poder por em causa a concorrência e igualdade dos concorrentes.”</i> (realce nosso).</p> <p><b>12.</b> Acresce que, os pedidos de esclarecimentos estão vinculados a um racional de necessidade, sob pena de serem considerados não devidos.</p> <p><b>13.</b> A este propósito, a jurisprudência dos nossos Tribunais superiores<sup>2</sup> é bastante clara, salientando que <b><u>o pedido de esclarecimentos “só é legítimo quando for indispensável à compreensão e/ou à análise dos elementos já apresentados ou a avaliação da proposta.”</u></b> (sublinhado e realce nossos).</p> <p><b>14.</b> Com efeito, ainda que o Fundo Ambiental se encontre legitimado a dirigir pedidos de informações e esclarecimentos aos vários concorrentes, apenas o pode fazer na medida, e se, estes se afigurarem necessários à análise e seriação das propostas.</p> <p><b>15.</b> Por outro lado, decorre do artigo 72.º do CCP, um dos princípios gerais da contratação pública, o princípio da intangibilidade, indisponibilidade ou imutabilidade das propostas, segundo o qual o concorrente fica vinculado à proposta apresentada sem que a possa retirar ou alterar.</p> <p><b>16.</b> Sucede que, tal como afirma o Tribunal Central Administrativo Sul, em Acórdão de 27.02.2020<sup>3</sup>, o referido princípio <i>“tem óbvias implicações na amplitude dos esclarecimentos a prestar pelos proponentes, a pedido do júri, na medida em que a proposta apenas pode ser clarificada e não modificada”</i>.</p> <p><b>17.</b> Do mesmo modo, ressalva, a este respeito, o Supremo Tribunal Administrativo, em Acórdão de 07.05.2015<sup>4</sup>, que os <i>“esclarecimentos permitidos pelo artigo 72º do CCP, para se manterem fiéis ao princípio da imutabilidade da proposta, deverão limitar-se a tornar clara certa ambiguidade ou obscuridade da mesma, não podendo introduzir qualquer elemento novo que possa influir na sua apreciação e avaliação”</i>.</p> <p><b>18.</b> À luz do exposto, facilmente se perceberá que uma qualquer resposta ao pedido de esclarecimento, solicitado pelo Fundo Ambiental aos concorrentes, em caso algum pode ser formulada em termos tais que altere elementos essenciais da proposta anteriormente apresentada, que poderiam, ou não, determinar a exclusão da proposta ou, em certa medida, afastar a adjudicação da mesma.</p> <p><b>19.</b> Na mesma linha de raciocínio, o mesmo se concluirá relativamente à inadmissibilidade de introdução de novos elementos essenciais à proposta inicial,</p> <p><b>20.</b> Pelo que, qualquer esclarecimento que se traduza na reformulação ou complementação da proposta é ilícito.</p> <p><b>21.</b> A jurisprudência, também, se mostra bastante clara quanto a este aspeto, veja-se, por exemplo, o Tribunal Central Administrativo Sul, num Acórdão bastante recente, de 24.04.2024<sup>5</sup>, que propugna que, <b><u>“O pedido de esclarecimento da proposta não pode ser formulado quando vise alterar a proposta, retirando-lhe os elementos que determinavam a exclusão da proposta, e assim permitir a sua admissão;”</u></b> (sublinhados e realce nossos).</p>
--	--

1 Acórdão do Tribunal Central Administrativo Norte, de 06.12.2013, Processo n.º 02363/12.6BELSB.

2 Acórdão do Supremo Tribunal Administrativo, de 10.07.2013, Processo n.º 0498/13.

3 Acórdão do Tribunal Central Administrativo Sul, de 27.02.2020, Processo n.º 730/18.0BELSB.

4 Acórdão do Supremo Tribunal Administrativo, de 07.05.2015, Processo n.º 01355/14.

5 Acórdão do Tribunal Central Administrativo Sul, de 24.04.2024, Processo n.º 3564/23.7BELSB.

**22.** Também o Tribunal Central Administrativo Norte, no já mencionado Acórdão de 06.12.2013<sup>6</sup>, já havia esclarecido que se têm “como inadmissíveis esclarecimentos prestados pelos concorrentes que contrariem elementos constantes de documentos das propostas, que alterem ou completem estas nas respetivas características/atributos ou que se destinem ou visem suprir omissões da proposta” (sublinhados nossos).

**23.** Os vários pedidos de esclarecimentos solicitados pelo Fundo Ambiental e as alterações às propostas apresentadas para dar resposta aos mesmos têm unicamente em vista retificar as próprias propostas apresentadas, face às deficiências do Aviso e à impossibilidade de o mesmo ser cumprido nos exatos termos em que foi aberto.

**24.** O Fundo Ambiental, enquanto entidade responsável pelo processo de decisão do financiamento (cfr. ponto 11.1. do Aviso), deve, ao longo de todo o procedimento concursal em apreço, garantir o respeito pelos supramencionados princípios gerais.

**25.** Para tal, deverá impedir que todos os concorrentes, em sede de pedido de informação e esclarecimento, não só procedam à alteração ou correção de elementos essenciais da proposta inicial, bem como ao acrescento de novos elementos, com vista a obtenção de sérias vantagens na ordenação das propostas atendendo aos critérios de avaliação.

**26.** Porém, o Fundo Ambiental não só não impediu que os concorrentes procedessem à alteração ou correção de elementos essenciais da proposta inicial, como o estimulou, inquinando definitivamente o procedimento.

**27.** Assim, uma vez que as candidaturas apresentadas na sequência dos vários pedidos de esclarecimentos efetuados são totalmente distintas das iniciais e que não é possível seriar os concorrentes de acordo com a sua proposta inicial, outra solução não resta ao Fundo Ambiental que não esta.

**28.** Uma vez que, verdadeiramente, não é possível avaliar as mesmas.

#### **C. DO NÚMERO MÉDIO DE QUILÓMETROS ANORMALMENTE ELEVADO APRESENTADOS PELA CONCORRENTE SCOTTURB**

**29.** Para além do referido acima, verdadeiramente, as deficiências congénitas do procedimento resultam, na insusceptibilidade de comparar fielmente as propostas apresentadas, violando de forma direta o Princípio da Comparabilidade das Propostas.

**30.** Porquanto apenas se assegura a concorrência quando as propostas são comparáveis entre si, com dados objetivos claros e não disputados.

**31.** Há vários exemplos, mas para não ser exaustivo, veja-se, por todos o seguinte:

**32.** Refere o ponto do 12 do Aviso que a classificação final da candidatura é estabelecida pela média aritmética das classificações dos quatro critérios de avaliação, concretamente, C1 - redução média anual de consumo de energia, C2 - redução de emissões de CO2 equivalente, C3 - promoção da utilização de energias renováveis nos transportes e C4 - racionalidade económica da intervenção.

**33.** Em caso de empate entre concorrentes, as candidaturas serão desempatadas através dos seguintes critérios:

- a) Pontuação acumulada nos critérios de seleção C1 e C2;
- b) Pontuação no critério de seleção C3; e
- c) Pontuação no critério de seleção C4.

**34.** Nos casos em que, mesmo após a aplicação destes critérios, se verifique empate entre candidaturas, aplica-se o critério do total de emissões anuais (kgCO2eq) evitadas pela operação, ficando em lugar superior os concorrentes que adquirirem mais autocarros.

**35.** Como resulta da proposta do relatório preliminar, relativamente à categoria 1, a candidatura da STCP foi ordenada em 6.º lugar, tendo a candidatura da Scotturb sido ordenada em 4.º lugar, tomando-se apenas como exemplo estas duas candidaturas para se demonstrar como as Propostas são incomparáveis.

**36.** Consta do relatório preliminar que “[N]os termos dos números 11 e 12 do aviso, as candidaturas com enquadramento nas condições do aviso foram ordenadas de acordo com o

6 Acórdão do Tribunal Central Administrativo Norte, de 06.12.2013, Processo n.º 02363/12.6BELSB.

respetivo mérito, com as seguintes regras de ordenação dispostas nos números 12.7 e 12.8 do aviso:

- Por ordem decrescente de classificação final
- Depois, em caso de empate, por ordem decrescente da pontuação acumulada nos critérios de seleção C1 e C2
- Depois, em caso de empate, por ordem decrescente da pontuação do critério de seleção C3
- Depois, em caso de empate, por ordem decrescente da pontuação do critério de seleção C4
- Depois, em caso de empate, **por ordem decrescente do total de emissões anuais evitadas pela operação.** (sublinhado e realce nossos)

**37.** Analisadas as classificações da STCP e da Scotturb em cada um dos critérios de avaliação, verifica-se que as classificações de ambas as concorrentes em todos os critérios são exatamente iguais.

**38.** Conduzindo este facto a um necessário empate na classificação final de ambas as candidaturas.

**39.** Assim, e como consta do relatório preliminar, o critério de desempate cuja aplicação conduziu à ordenação final das candidaturas – com a consequente exclusão da STCP para a atribuição de apoio – foi o total de emissões anuais evitadas pela operação, critério em que à Scotturb foi atribuído o valor de 3.550,73 tonCO<sub>2</sub>eq e à STCP o valor de 2.394,946 tonCO<sub>2</sub>eq de emissões evitadas.

**40.** Porém, verdadeiramente, estes valores não são comparáveis, face aos concretos termos em que o Aviso foi montado.

**41.** De facto, o cálculo do total de emissões anuais evitadas pela operação, estabelecido como critério de desempate, terá, necessariamente, de fazer-se através da multiplicação das emissões causadas por um autocarro “comum” com propulsão a diesel com base nos testes SORT apresentados pelos concorrentes, pelo número médio de quilómetros estimado pelos concorrentes para cada um dos autocarros de tipologia “Standard Urbano”,

**42.** Obtendo-se, assim, supostamente o total de emissões anuais evitadas pela operação.

**43.** Supostamente, porque os valores apresentados por cada concorrente não têm a mesma base, sendo meras estimativas.

**44.** Donde, verdadeiramente, não se estão a comparar factualidades comparáveis.

**45.** Em rigor, não se estão a comparar factualidades, mas sim estimativas cujos pressupostos não foram sequer fixados.

**46.** Porque relevante para a análise que ora nos ocupa e por facilidade de exposição, sistematizamos na tabela *infra* o número de quilómetros submetidos pelas concorrentes na Categoria 1:

CATEGORIA 1 – TIPOLOGIA “STANDARD URBANO”					
	ALSA	NEX	Scotturb	STC BARREIRO	STCP
N.º MÉDIO DE KM POR AUTOCARRO/ANO	70.292	80.160	107.534	60.000	60.000
N.º DE AUTOCARROS	24	40	20	16	30

**47.** A análise preliminar da tabela acima quanto ao número médio de quilómetros permite concluir que, ao passo que nos restantes concorrentes os valores se situam nas mesmas ordens de grandeza – existindo uma diferença de sensivelmente 10.000 km entre a estimativa mais baixa, dos concorrentes STCP e STC do Barreiro e a da concorrente Alsa, e sensivelmente o mesmo valor desta para a da concorrente NEX –, a estimativa quanto ao número de quilómetros da concorrente Scotturb situa-se em valores muito superiores aos das restantes concorrentes.

**48.** Com efeito, o número médio de quilómetros apresentado pela concorrente Scotturb é 34% superior ao segundo valor mais elevado apresentado nas candidaturas e 53% superior face à média dos valores apresentados pelas restantes concorrentes.

**49.** O que demonstra bem que, verdadeiramente, estão a comparar-se os números que cada entidade decidiu incluir, havendo aqueles que terão sido mais otimistas e os que terão sido mais pessimistas.

**50.** Mas apenas por imensa sorte dessa comparação sem qualquer base comum se poderá concluir que daqueles valores resulte o total de emissões anuais evitadas pela operação.

**51.** Com efeito, o número médio de quilómetros é um fator absolutamente essencial para a avaliação da candidatura, particularmente nos casos em que, como se veio a verificar, se tenha verificado um empate, sendo que os valores de cada concorrente não são compráveis entre si porque não foi fixada qualquer metodologia para a sua apreciação.

**52.** Sendo que alguns dos valores não têm qualquer adesão à realidade.

**53.** Pelo que, em rigor, tentar concluir daqueles valores “o total de emissões anuais evitadas pela operação” é apenas um salto de fé.

SENÃO VEJAMOS,

**54.** A Scotturb é o operador do serviço de transporte em autocarro denominado MobiCascais, ao abrigo de um contrato de prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no concelho de Cascais celebrado entre a sociedade Scotturb e a Câmara Municipal de Cascais,

**55.** Localizando-se as suas linhas, na sua esmagadora maioria, no concelho de Cascais.

**56.** Segundo os dados disponíveis no site corporativo, ao abrigo do referido contrato de prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros, a Scotturb explora 44 linhas municipais<sup>7</sup>, numa rede com cerca de 2.000 paragens.

**57.** Por seu turno, a STCP é a maior empresa de transportes públicos coletivos rodoviários de passageiros da Área Metropolitana do Porto, e a segunda maior a nível nacional.

**58.** Serve cerca de 1 milhão de habitantes de 33 freguesias dos concelhos de Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Valongo e Vila Nova de Gaia,

**59.** Operando um total de 72 linhas, das quais 69 em autocarro e 3 em carro elétrico.

**60.** Do ponto de vista da dimensão da rede, a rede servida pela STCP tem aproximadamente 496 km de extensão, com 2.506 paragens, prestando serviço durante as 24 horas diárias, nos 365 dias do ano.

**61.** Ou seja, face à dimensão da rede e das próprias concorrentes, antecipar-se-ia que o número médio de quilómetros a percorrer pelos autocarros adquiridos ao abrigo do presente concurso seria, em tese, superior na candidatura submetida pela STCP.

**62.** Porém, não é o que sucede.

**63.** Com efeito, este parâmetro é superior em cerca de 47.000 km na candidatura da Scotturb face ao mesmo indicador na candidatura da STCP.

**64.** Ora, salvo o devido respeito por opinião contrária, temos muita dificuldade em conceber que o valor indicado pela Scotturb possa, sequer, aproximar-se da realidade.

**65.** É que, um simples exercício aritmético permite evidenciar que o número médio de quilómetros indicado pela Scotturb para os autocarros a adquirir se encontra altamente inflacionado.

**66.** Por forma a compreender o que está em causa, veja-se a tabela *infra*:

	NÚMERO DE AUTOCARROS A ADQUIRIR	NÚMERO MÉDIO DE KM POR VIATURA POR ANO	KM POR ANO	KM POR DIA POR VIATURA (365 DIAS)
SCOTTURB	20	107.534	2.150.680	294,6
STCP	30	60.000	1.800.000	164,3

**67.** Que permite constatar a desproporção do valor médio de quilómetros apresentado pela Scotturb na sua candidatura.

SENÃO VEJAMOS,

- 68.** Com base no valor médio referido pela Scotturb na sua candidatura, os seus autocarros fariam, todos os dias do ano, uma circulação de 294,6 km.
- 69.** Operando nas 44 linhas que explora, as quais, recorde-se, se encontram quase exclusivamente no concelho de Cascais e que, quando dele saem, pouco se afastam das suas fronteiras.
- 70.** Ou seja, numa rede menor do que a operada pela STCP que, recorde-se, cobre 6 concelhos da área metropolitana do Porto.
- 71.** Mais: os valores constantes da tabela acima não contemplam quaisquer paragens dos autocarros.
- 72.** Com efeito, aqueles valores contemplam uma operação de 24 horas por dia, sem fins de semana e feriados, nem qualquer interrupção da circulação por avaria ou por qualquer outra intervenção ou circunstância, programada ou não, que impeça a circulação do autocarro.
- 73.** Caso se contabilize essas vicissitudes – que são inevitáveis, atendendo à intensidade da exploração destes veículos e às suas necessidades de manutenção – a circulação média de 294,6 km por dia por autocarro como sustentado pela Scotturb é ainda mais despropositada.
- 74.** Como é evidente, os autocarros ao serviço destes operadores têm, até por imperativo legal, a necessidade de interromper a circulação para manutenção, limpeza e outras intervenções necessárias.
- 75.** Acresce, ainda neste caso, que, estamos em presença de autocarros de propulsão elétrica, o que implica o carregamento periódico das baterias,
- 76.** Processo que leva em média 3 horas.
- 77.** Doutro passo, é evidente que nenhum autocarro circula, ininterruptamente, 24 horas por dia.
- 78.** Sem prejuízo de poderem fazer horários mais ou menos extensos, certamente a dimensão da frota ao serviço não é igual durante o dia e durante a noite, nem ao fim de semana, implicando que uma parte da frota esteja parada em períodos com menos afluência, como o período noturno ou fim de semana.
- 79.** Este facto pode facilmente ser comprovado pela mera consulta do Anexo B do Caderno de Encargos do Processo 893/DCOP/2018 - Concurso Público de Prestação do Serviço Público de Transporte Rodoviário Regular de Passageiros no Concelho de Cascais<sup>8</sup> (“Caderno de Encargos”), do qual constam os horários das linhas a explorar e no qual se pode confirmar que nenhuma das linhas em exploração cobre as 24 horas do dia.
- 80.** Aliás, se mesmo nas grandes metrópoles mundiais, com milhões de habitantes, existe um redimensionamento dos recursos em serviço em função dos períodos dia e da procura que lhes está associada, por maioria de razão, tal também se verificará num concelho com 214.134 habitantes<sup>9</sup>, como é o caso do concelho de Cascais.
- 81.** Pelo que, objetivamente, uma circulação de quase 300 km, 24 horas por dia, 365 dias por ano, sustentada pela Scotturb, não é, pura e simplesmente, exequível.
- 82.** Por outro lado, têm sido várias as notícias que afloram o problema do crescente aumento do congestionamento do trânsito em Cascais, tendo inclusivamente a Câmara Municipal de Cascais adotado medidas para mitigar o problema<sup>10</sup>.
- 83.** Assumindo, benevolmente, como hipótese que os autocarros terão, no horário diurno dos dias de semana, em média um período de operação de 12 horas, o cumprimento dos 294,6 km de circulação diária implicaria que estes circulassem a uma velocidade média de 24,55 km/h.
- 84.** Para termo de comparação, a velocidade média dos autocarros da Companhia Carris de Ferro de Lisboa foi, no ano de 2023, 13,5 km/h<sup>11</sup> e da STCP de 15,4 km/h.
- 85.** Ou seja, ainda que a velocidade média seja superior no concelho de Cascais, temos fundadas dúvidas que uma velocidade média de 24,55 km/h corresponda à realidade.
- 86.** Mais: nos termos da informação constante do Anexo A do Caderno de Encargos, a cujos termos a Scotturb se encontra vinculada, a produção anual dos veículos para o ano de 2025 é de 6.955.957 km.

8 Disponível em <https://www.base.gov.pt/Base4/pt/detalhe/?type=contratos&id=10738425>

9 Dados Censos 2021.

10 Disponível em <https://www.cascais.pt/noticia/novos-sentidos-de-transito-aliviam-centro-de-cascais>

11 Disponível em <https://www.carris.pt/a-carris/empresa/os-nossos-numeros>

**87.** Ora, se considerarmos o valor de quilometragem média anual fornecido pela Scotturb na sua candidatura para os 20 autocarros a adquirir – recorde-se, 2.150.680 km – conclui-se que os 20 autocarros a adquirir suportariam 30% do total de quilómetros a percorrer em 2025, sendo os restantes 70% assegurados pela restante frota de 79 autocarros standard e 17 minibus que o referido Caderno de Encargos impõe.

**88.** Assim, também sob este ponto de vista, os valores de quilometragem média fornecidos pela Scotturb na sua candidatura não são credíveis.

**89.** E tanto é o suficiente para se perceber que o procedimento, tal como foi concebido pelo Fundo Ambiental não assegura a comparabilidade verdadeira das Propostas.

**90.** Acresce que, o cálculo de um indicador como este far-se-á, necessariamente, pelo exercício de comparação entre as emissões que um autocarro comum com propulsão a diesel faria – recorrendo para o efeito aos testes SORT juntos por cada um dos concorrentes – com as emissões que um autocarro elétrico fará no mesmo número de quilómetros (as quais serão, como se sabe, nulas).

**91.** Para efeitos deste cálculo, ter-se-á, então, de recorrer a uma métrica que permita fazer aquele exercício, de forma a aferir o total de emissões anuais evitadas em caso de aprovação da candidatura.

**92.** Ora, este indicador será calculado por referência às emissões que um autocarro a diesel faria, e que o autocarro elétrico deixará de fazer, ao percorrer o número de quilómetros indicados pelos concorrentes como valor médio anual.

**93.** Aritmeticamente, quanto maior for o número médio de quilómetros indicado, maior seria o total das emissões caso o serviço fosse operado com um autocarro a diesel, sendo também proporcionalmente maior o valor das emissões evitadas.

**94.** Sendo as emissões evitadas o critério de desempate, está identificada a distorção causada, uma vez que, o número de quilómetros percorridos não decorre de qualquer dado objetivo, mas apenas da vontade dos concorrentes.

**95.** Isto é, embora o total de emissões evitadas seja diretamente proporcional ao número médio de quilómetros por viatura, neste caso concreto, será meramente proporcional a um número indicado por cada concorrente, mas sem que se tenha assegurado que sejam comparáveis entre si para se medirem realidades também iguais.

**96.** O que é confirmado pelos valores apresentados pelos concorrentes que são absolutamente díspares entre si sem qualquer justificação racional para o efeito.

**97.** Salvo o devido respeito, competia ao Fundo Ambiental não dar como bons os valores submetidos pelos concorrentes na candidatura, mas sim refletir sobre eles e apreciar criticamente os mesmos, de forma a aferir da sua razoabilidade e perceber se, verdadeiramente, estava em condições de os comparar.

**98.** E nem se diga que a competência do Fundo Ambiental se limita a verificação da conformidade documental e procedimental das candidaturas com as regras de elegibilidade.

**99.** Com efeito, não só o âmbito de competência do Fundo Ambiental não se reconduz a aspetos puramente formais e procedimentais, como lhe compete também escrutinar a informação disponibilizada pelos concorrentes à luz de critérios de razoabilidade e assegurar que o dinheiro público atribuído respeita a concorrência entre os operadores.

**100.** Aliás, refira-se a título de exemplo a resposta remetida pelo Fundo Ambiental datada de 16 de abril de 2024 a um pedido de esclarecimentos remetido pela STCP relativamente ao preço dos autocarros equivalentes, em que é expressamente referido que a apresentação do preço dos autocarros equivalentes compete ao concorrente, mas que tais valores “(...) são sujeitos a validação pelo Fundo Ambiental.”

**101.** Não se percebe, portanto, que o valor do preço dos autocarros equivalentes seja sujeito a validação pelo Fundo Ambiental, mas o número médio de quilómetros remetido pelos concorrentes, com a importância que tem no presente concurso, não mereça, também ele, o mesmo tratamento, tornando as propostas insuscetíveis de avaliação.

**102.** E, aliás, assim é por imperativo legal.

**103.** Sem que exista a mínima querela doutrinal ou jurisprudencial sobre esta questão, no âmbito do procedimento administrativo vigora o princípio do inquisitório,

**104.** Como, aliás, decorre de forma direta do artigo 58.º do CPA que, precisamente sobre a epígrafe “Princípio do Contraditório” estabelece que:

*“O responsável pela direção do procedimento e os outros órgãos que participem na instrução podem, mesmo que o procedimento seja instaurado por iniciativa dos interessados, proceder a quaisquer diligências que se revelem adequadas e necessárias à preparação de uma decisão legal e justa, ainda que respeitantes a matérias não mencionadas nos requerimentos ou nas respostas dos interessados”.*

**105.** Neste mesmo sentido de pronunciam Mário Esteves de Oliveira, Pedro Costa Gonçalves e João Pacheco de Amorim<sup>12</sup>:

*“O princípio do inquisitório, que se contrapõe ao princípio do dispositivo, significa que a Administração tem no procedimento uma atitude procedimental activa, impondo-se-lhe deveres de agir oficiosamente em duas dimensões fundamentais: uma de cariz formal ou «ordenador», e outra de cariz material, ou de «conhecimento».”*

**106.** Neste contexto e neste momento, não se vislumbra qualquer outra opção para repor a legalidade do concurso que não a anulação do mesmo, o que expressamente se requer.

#### **D. DA AUSÊNCIA DE EQUIDADE NOS CRITÉRIOS DE COMPARAÇÃO – OS TESTES SORT**

**107.** Além do número de quilómetros anormalmente alto, outros fatores contribuem decisivamente para a insanável ilegalidade do presente concurso.

**108.** Como acima se demonstrou, as emissões dos autocarros são um aspeto absolutamente determinante na dinâmica do concurso em causa.

**109.** Com efeito, uma boa parte dos critérios de avaliação das candidaturas depende das emissões produzidas pelos autocarros – ou da falta delas –, configurando este um critério determinante na decisão das candidaturas a apoiar.

**110.** Assim sendo, manda o bom senso que os critérios utilizados pelo Fundo Ambiental sejam o mais consistentes e equitativos possível, de forma que todos os concorrentes joguem pelas mesmas regras e possam apresentar as suas candidaturas tendo por base um referencial comum.

**111.** Desde logo porque, se assim não for, as propostas apresentadas não são comparáveis entre si.

**112.** A avaliação das emissões evitadas pelos autocarros elétricos a adquirir tem por referência as emissões dos autocarros equivalentes com propulsão a diesel, e são calculados com base em testes realizados no protocolo SORT.

**113.** Estes são testes teóricos, realizados com base em condições de trânsito pré-estipuladas, das quais se retira o valor das emissões produzidas por um determinado autocarro, em determinadas condições.

**114.** Assim, trata-se de um teste em ambiente não real, que não permite avaliar os consumos reais de um autocarro real a diesel que será efetivamente substituído na frota do concorrente por um autocarro elétrico adquirido ao abrigo do concurso.

**115.** Avalia-se nesta sede apenas o consumo evitado pela introdução de um autocarro elétrico em substituição de um veículo a diesel, em condições pré-determinadas.

**116.** Considerando que os testes SORT utilizados se referem a autocarros hipotéticos e não a autocarros concretos que integram a frota dos concorrentes, seria de esperar que os testes SORT por referência aos quais os concorrentes calculam os consumos e as emissões fossem disponibilizados pelo Fundo Ambiental, ou não sendo, que pelo menos fossem partilhados por todos os concorrentes, garantido assim a igualdade entre todas as candidaturas.

**117.** Com efeito, só assim se poderia avaliar a redução das emissões que os candidatos propunham tendo por referência um critério comum.

**118.** Sucede, porém, que, não foi o que se verificou.

**119.** Com efeito, os testes SORT por referência aos quais foram avaliadas as emissões, foram também submetidos por cada um dos concorrentes na sua candidatura, causando uma evidente desigualdade.

<sup>12</sup> Mário Esteves de Oliveira, Pedro Costa Gonçalves e J. Pacheco de Amorim, Código do Procedimento Administrativo, 2.ª Edição atualizada, revista e aumentada, 1997, Almedina, Coimbra, pág. 307.

- 120.** E uma insusceptibilidade de comparar as diversas candidaturas.
- 121.** Aliás, da consulta efetuada ao processo, resulta que os testes SORT juntos pelos concorrentes são fornecidos por diversos fabricantes, provavelmente realizados com pressupostos diferentes e que, nessa medida, não espelham realidades iguais e comparáveis.
- 122.** Assim, temos uma situação em que os dados da candidatura de um concorrente serão comparados e avaliados em função de dados que ele próprio forneceu, o que é, na melhor das hipóteses, pouco transparente e, sempre, violador do Princípio da Comparabilidade das Propostas.
- 123.** Porquanto, não tendo o mesmo ponto de partida, os resultados não podem ser comparados.
- 124.** Isto que permite que, num cenário hipotético, um concorrente submeta um teste SORT que contemple emissões superiores, permitindo-lhe assim ser beneficiado aquando do cálculo das emissões evitadas.
- 125.** Não nos parece necessário dizer mais nada: a insusceptibilidade de comparação das candidaturas é de tal maneira evidente que se explica por si própria.
- 126.** E só piora quando consideramos que o desempate entre candidaturas com a mesma classificação foi feito, precisamente, com base neste critério.
- 127.** Face ao que antecede, também aqui não se vislumbra outra solução que não a anulação do presente concurso, por violação dos princípios da transparência, igualdade e concorrência entre os concorrentes.

**E. DA APRESENTAÇÃO DE UMA PROPOSTA POR UMA ENTIDADE NÃO ELEGÍVEL**

- 128.** Por último, ainda que não se proceda à anulação do presente procedimento – o que apenas se antevê como mera hipótese de raciocínio – sempre a candidatura do concorrente Scoturb deveria ser excluída.
- 129.** Recorde-se que a 19 de março de 2024 deu-se por aberto o Aviso, tendo-se fixado o dia 2 de maio de 2024 como último dia para a apresentação de propostas.
- 130.** Este prazo veio a ser prorrogado para o dia 31 de julho de 2024, sendo que na data de encerramento inicialmente prevista, tinham sido submetidas um total de 18 candidaturas e, dentro destas, apenas a Candidatura apresentada pela STCP teria pontuação máxima na categoria 1.
- 131.** O que obviamente beneficia quem não foi diligente e penaliza quem, de uma forma zelosa, mobilizou os meios para apresentar uma candidatura com o curto espaço de tempo constante do aviso e com as limitações temporais inerentes.
- 132.** Sem prejuízo do referido acima, faz-se notar que o ponto 3.1. do Aviso é muito claro quanto à delimitação dos potenciais beneficiários, determinando o seguinte:  
*“3.1. Para efeitos do presente Aviso, **são elegíveis** Municípios, Áreas Metropolitanas, Comunidades Intermunicipais e empresas, entidades e concessionárias com competências no domínio do transporte público coletivo de passageiros que, na aceção do artigo 3.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua atual redação, **prestem** um ou mais dos seguintes serviços (realce e sublinhado nosso):*
- a) *Serviço público de transporte de passageiros municipal;*
  - b) *Serviço público de transporte de passageiros intermunicipal;*
  - c) *Serviço público de transporte de passageiros inter-regional, desde que explorados ao abrigo de contratos de serviço público;*
  - d) *Serviço público de transporte de passageiros flexível, não podendo ser neste caso beneficiários empresas, pessoas coletivas ou pessoas singulares licenciadas para o transporte em táxi, nem instituições particulares de solidariedade social;*
  - e) *Serviço público de transporte escolar ao nível do município, nos termos do artigo 37.º, do RJSPTP e do Decreto-Lei n.º 21/2019, de 30 de janeiro.”*
- 133.** Da definição de entidades potencialmente elegíveis para este apoio e acima transcrita resulta, de forma absolutamente clara, que apenas seriam elegíveis as entidades que, naquela data – na data de abertura do Aviso –, prestem um ou mais dos serviços também ali elencados.
- 134.** Não sendo, obviamente, elegíveis entidades que viessem a prestar aqueles serviços no futuro, mas que não os prestem quando o Aviso foi aberto.

	<p><b>135.</b> Da mesma forma que um subsídio à agricultura se destina àqueles que são agricultores naquele momento e não àqueles que venham a ser.</p> <p><b>136.</b> Aliás, sobre esta questão não há nenhuma dúvida, na medida em que sempre que se pretendeu abranger acontecimentos futuros, o Aviso é muito claro, como resulta da alínea e) do ponto 7.2. do Aviso, no qual se refere como condição de elegibilidade:</p> <p><i>“Possuir, <b><u>ou poder assegurar até à aprovação da candidatura</u></b>, os meios técnicos, físicos e financeiros e os recursos humanos necessários ao desenvolvimento da operação”</i> (sublinhado e realce nossos)</p> <p><b>137.</b> Ou seja, embora dúvidas não houvesse face à clareza linguística do ponto 3.1. que expressamente refere que apenas são elegíveis entidades que prestem aqueles serviços, a leitura integrada destas duas normas regulamentares confirma, sem sombra para dúvidas, aquela interpretação.</p> <p><b>138.</b> Com efeito, da interpretação conjugada daquelas normas regulamentares apenas pode resultar que é condição de elegibilidade prestar um dos serviços em causa (ou seja, já ter um contrato de concessão válido e em vigor), abrindo-se apenas uma exceção no que concerne a entidades que tenham já a qualidade jurídica de Operadoras, mas ainda estejam a montar a sua atividades, permitindo-lhes que assegurem até à aprovação da candidatura os <i>meios técnicos, físicos e financeiros e os recursos humanos necessários ao desenvolvimento da operação</i>.</p> <p><b>139.</b> E como exceção que é encontra-se expressamente prevista.</p> <p><b>140.</b> Ora, o Contrato de Concessão relativo ao Concorrente Scotturb – Transportes Urbanos, Lda. (“Scotturb”) apenas foi formalizado em maio de 2024 e apenas obteve visto do Tribunal de Contas em julho de 2024<sup>13</sup>.</p> <p><b>141.</b> Pelo que é evidente que o Concorrente em causa não é elegível para efeitos deste Aviso e, conseqüentemente, a sua candidatura deverá ser excluída.</p> <p><b>Termos em que se requer ao Exmo. Júri que reanalise o presente procedimento nos termos propostos, sendo alterado o sentido do Relatório Preliminar em conformidade com tudo quanto acima se expôs, e, em consequência, pelos fundamentos expostos, seja proposto, designadamente, o seguinte:</b></p> <p style="text-align: right;"><b>a. A anulação do presente procedimento, devendo-se proceder aos termos do Aviso com vista a permitir que as Propostas apresentadas sejam comparáveis;</b></p> <p style="text-align: right;"><b>b. A desconsideração da Candidatura do Concorrente Scotturb.</b></p> <p>E.D A Requerente,</p>
Resposta	<p>Após análise detida da sua contestação e das alegações apresentadas relativamente ao concurso em curso, gostaríamos de esclarecer alguns pontos fundamentais, no sentido de refutar os argumentos e demonstrar a conformidade do procedimento com os princípios legais e regulamentares aplicáveis.</p> <p><b>1. Sobre a alteração de aspetos essenciais nas propostas apresentadas em resposta aos pedidos de informações e esclarecimentos (Pontos 8-28)</b></p> <p>O <b>princípio da legalidade</b>, previsto no artigo 3.º do CPA e consagrado constitucionalmente no artigo 266.º, n.º 2 da Constituição da República Portuguesa, determina que a Administração Pública está estritamente subordinada à lei e ao direito. A sua atuação deve observar os limites legais e regulamentares estabelecidos, assegurando a previsibilidade, a segurança jurídica e o respeito pelos direitos dos cidadãos. No contexto do CPA, a legalidade implica que todos os atos administrativos e procedimentos sejam fundamentados na norma jurídica aplicável, proibindo qualquer decisão que não tenha respaldo no ordenamento jurídico.</p>

13 Disponível em <https://www.cascais.pt/noticia/cascais-avanca-com-novas-aquisicoes-e-projetos-demobilidade>

	<p>Por outro lado, o <b>princípio da igualdade</b>, previsto no artigo 13.º da Constituição e refletido no artigo 6.º do CPA, impõe que a Administração Pública trate de forma igual os cidadãos em situações equivalentes, sem discriminações fundadas em critérios arbitrários ou injustificados. Este princípio obriga a Administração a atuar de forma imparcial e equitativa, assegurando que diferenças no tratamento só se justifiquem com base em critérios objetivos, devidamente fundamentados.</p> <p>O Fundo Ambiental, aplica em todos os seus procedimentos a conjugação destes princípios da legalidade e da igualdade de forma transparente e previsível, respeitando o quadro legal e garantindo que o procedimento administrativo seja isento de arbitrariedades ou discriminações em todas as candidaturas.</p> <p><b>2. Sobre a quilometragem média diária dos autocarros (Pontos 68-94)</b></p> <p>A Scotturb, como todos os outros concorrentes, forneceu estimativas baseadas nos parâmetros definidos no Caderno de Encargos, com base no número de linhas, horários e trajetos previstos, os quais são públicos e verificáveis. O cálculo da quilometragem é, assim, verificado face ao contratualizado pela autoridade de transportes, neste caso, o Município de Cascais.</p> <p>Adicionalmente, é importante notar que, como indicado no Aviso, a poupança de emissões calculada com base na produção quilométrica indicada pelo candidato constitui um indicador da candidatura que deverá ser reportado anualmente, e ao qual o candidato fica vinculado, caso seja selecionado para financiamento.</p> <p><b>3. Sobre o princípio da comparabilidade das propostas (Pontos 116-125)</b></p> <p>A sua alegação de que os testes SORT submetidos pelos concorrentes não são comparáveis é infundada. O teste SORT é um protocolo amplamente reconhecido e utilizado internacionalmente para avaliar as emissões de autocarros.</p> <p>Embora o protocolo não reflita exatamente as condições reais de cada operação, ele fornece uma base padronizada que permite comparar as emissões de autocarros com propulsão a diesel e elétrica em termos gerais.</p> <p>Em relação às alegações de que a utilização de dados fornecidos por cada concorrente compromete a comparabilidade, a nossa análise garante que todos os concorrentes estão sujeitos às mesmas condições de verificação e análise, assegurando a transparência e a justiça do procedimento.</p> <p><b>4. Sobre a elegibilidade da Scotturb (Pontos 128-141)</b></p> <p>A questão da elegibilidade da Scotturb, com base na formalização do contrato de concessão, foi cuidadosamente analisada.</p> <p>A nossa interpretação do ponto 3.1 do Aviso e da alínea 7.2, que permite a elegibilidade de entidades que, até à aprovação da candidatura, possam assegurar os meios necessários à operação, está em consonância com a legislação em vigor. Embora o contrato de concessão tenha sido formalizado em maio de 2024, e obtido o visto do Tribunal de Contas em julho de 2024, pode acrescentar os motivos em relação a este ponto.</p> <p><b>Conclusão</b></p> <p>Face ao exposto, reafirmamos que o procedimento do concurso está em total conformidade com a legislação e as normas do Aviso, e que as propostas, incluindo a da Scotturb, foram avaliadas de forma justa e transparente, respeitando o princípio da comparabilidade e da equidade.</p> <p>Em relação à solicitação de anulação do procedimento, consideramos que não existem fundamentos legais ou factuais que justifiquem tal medida, uma vez que o processo de avaliação seguiu todos os procedimentos estabelecidos na legislação aplicável.</p> <p>Assim, reafirmamos que o procedimento deve prosseguir nos seus termos, sendo desconsiderada qualquer alegação que contrarie os dados e as premissas que foram objeto de avaliação.</p>
--	--

N.º candidatura	149
Entidade	A GIROMUNDO - VIAGENS E TURISMO LDA
Pronúncia	Exmos. Srs,

	<p>No âmbito da proposta de exclusão da nossa candidatura nº149, vimos pelo presente identificar os argumentos que entendemos permitirem corrigir os motivos indicados.</p> <p>Após análise do "Relatório Preliminar", os motivos de exclusão identificados foram:</p> <p>"1- Não cumpre a alínea f) do ponto 7.2 do Aviso. O candidato não demonstra uma situação económico-financeira equilibrada: - O candidato apresenta solvabilidade inferior a 1 no ano 2023."</p> <p>Atendendo à informação reportada na IES 2023, temos os seguintes valores: Valor total Ativo: 2 257 265,75€ Valor total Passivo: 1 493 623,66€ Rácio de solvabilidade: 1,51 Assim, a solvabilidade no ano 2023 é superior a 1.</p> <p>"- O candidato apresenta liquidez geral inferior a 1 no ano 2023." Valor total Ativo corrente: 1 117 596,39€ Valor total Passivo corrente: 603 349,64€ Rácio de liquidez geral: 1,85 Assim, a liquidez geral no ano 2023 é superior a 1.</p> <p>"2- Não cumpre a alínea m) do ponto 7.2 do Aviso. O candidato não apresentou comprovativo de inscrição na Plataforma SIGA."</p> <p>Conforme indicado em sede de pedido de esclarecimentos, "a GIROMUNDO – VIAGENS E TURISMO LDA é uma entidade privada, pelo que não se encontra inscrita na plataforma SIGA. O Município de Vieira do Minho encontra-se inscrito."</p> <p>Assim, face ao exposto, solicitamos, reversão dos motivos identificados para exclusão da candidatura.</p> <p>GIROMUNDO – VIAGENS E TURISMO LDA</p>
<p>Resposta</p>	<p>Em resposta ao ponto 1, relativamente à solvabilidade:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A solvabilidade para o ano 2023 foi apurada com base nos valores da declaração de IES, calculada como a razão entre o Total do capital próprio (de 763 642,09 €), e o Total do passivo (de 1 493 623,66 €). O resultado apurado foi uma solvabilidade de 0,51, que é inferior a 1.</li> </ul> <p>Em resposta ao ponto 1, relativamente à liquidez geral, no primeiro relatório preliminar foi corrigido o valor considerado para o ativo corrente, conforme a declaração de IES relativa a 2023 tendo-se recalculado o indicador e apurado uma liquidez geral de 1,85 para 2023:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A liquidez geral para o ano 2023 foi apurada com base nos valores da declaração de IES, calculada como a razão entre o Ativo corrente (de 1 117 596,39 €), e o Passivo corrente (de 603 349,64 €). O resultado apurado foi uma liquidez geral de 1,85.</li> </ul> <p>Relativamente ao ponto 2., em conformidade com o exposto no ponto 7.2.m) do presente Aviso, o candidato deve estar registado na plataforma SIGA, sendo este um dos critérios gerais de elegibilidade do candidato, aplicável por isso a todos os candidatos deste apoio. Em sede de pedido de esclarecimentos, foi solicitado comprovativo desta inscrição, sem que o candidato fornecesse o documento solicitado.</p> <p>Pelo exposto, mantém-se a proposta de exclusão da presente candidatura por não ter sido comprovada a inscrição na plataforma SIGA.</p>

<p>N.º candidatura</p>	<p>200</p>
------------------------	------------

Entidade	Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M, S.A
Pronúncia	<p>Exmos. Srs. Fundo Ambiental,</p> <p>A Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A. , tendo apresentado candidatura no âmbito do Aviso de Abertura de Concurso n.º 01/C21-i12/2024 e tendo sido notificada, em 4.12.2024, de um segundo relatório preliminar contendo uma proposta de decisão sobre as candidaturas que determina a realização de audiência prévia, vem, ao abrigo do disposto no artigo 121.º e seguintes do Código do Procedimento Administrativo, aprovado pelo Decreto-lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro, na redação em vigor ("CPA"), apresentar a sua Pronúncia, que consta do Ofício enviado com esta resposta.</p> <p>Atendendo à dimensão do ficheiro enviamos em anexo um documento com menor resolução e em baixo um link para acesso ao documento a cores e com maior qualidade: <a href="https://carris.sharepoint.com/:b:/s/DIA/EUktjOeGOrFBm7m8JCJhWIBco5bXa5324FWCGUP6XDfOg?e=thHU2w">https://carris.sharepoint.com/:b:/s/DIA/EUktjOeGOrFBm7m8JCJhWIBco5bXa5324FWCGUP6XDfOg?e=thHU2w</a></p> <p>Este link será também enviado por e-mail para o endereço: <a href="mailto:apoioveiculoslimpos@fundoambiental.pt">apoioveiculoslimpos@fundoambiental.pt</a></p> <p>Agradecemos a atenção dispensada na análise desta Pronúncia.</p> <p>Com os melhores cumprimentos, João Vieira</p> <p>ANEXO: Documento da pronúncia, copiado abaixo:</p>

Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A.  
Rua 1.º de Maio, n.º 103  
1300-472 Lisboa  
Telefone (351) 213 613 000  
www.carris.pt

MA



Exm.º Senhor  
Dr. Marco António Rodrigues Sarmiento Rebelo  
Digm.º Secretário-Geral do Ambiente e Diretor do  
Fundo Ambiental  
Rua de "O Século", n.º 63  
1200-433

Correio Registado

Via Plataforma do Fundo Ambiental

Data: 23.12.2024

Assunto: **Pronúncia em sede de audiência prévia**  
**AAC n.º 01/C21-i12/2024 – Candidatura n.º 200**

Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A. ("Carris" ou a "Requerente"), tendo apresentado candidatura no âmbito do Aviso de Abertura de Concurso n.º 01/C21-i12/2024 e tendo sido notificada, em 4.12.2024, de um segundo relatório preliminar contendo uma proposta de decisão sobre as candidaturas (o "Segundo Relatório Preliminar" ou "Projeto de Decisão") que determina a realização de audiência prévia, vem, ao abrigo do disposto no artigo 121.º e seguintes do Código do Procedimento Administrativo, aprovado pelo Decreto-lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro, na redação em vigor ("CPA"), apresentar a sua

#### PRONÚNCIA

em sede de audiência prévia, o que faz nos termos e com os fundamentos seguintes:

##### I. OBJETO DA PRONÚNCIA

1. Nos termos do Projeto de Decisão, a candidatura apresentada pela Carris é considerada não elegível para a atribuição de verbas ao abrigo do presente procedimento concursal, **porquanto foi hierarquizada em 8.º lugar**, num contexto em que foi atribuído um financiamento integral às candidaturas ordenadas nos primeiros quatro lugares e um financiamento parcial à candidatura ordenada em quinto lugar.

Capital: 78.674.000,00 euros  
Número Único de Matrícula 500 595 313  
Matriculada na C.R.C. de Lisboa

2. Sucede que esta proposta de decisão está inquinada por diversos vícios, tanto (i) de *natureza formal*, como (ii) de *natureza material*.
3. Em termos formais, destaca-se a **violação do dever de fundamentação**, na medida em que o Projeto de Decisão não explicita, de forma adequada, os respetivos fundamentos de facto e de direito e, bem assim, a **violação do direito de audiência prévia** uma vez que a falta de clareza e transparência na fundamentação do Projeto de Decisão compromete a participação efetiva dos interessados.
4. Em termos substantivos, o critério que efetivamente determinou a ordenação de candidaturas no Projeto de Decisão decorre de uma interpretação manifestamente incorreta – *rectius*, ilegal – da metodologia de desempate prevista no número 12.8 do Aviso.
5. Com efeito, nos termos do Projeto de Decisão “às candidaturas empatadas o Fundo Ambiental aplicou um critério de desempate adicional – “o total de emissões anuais (kgCO<sub>2</sub>eq) evitadas pela operação”, tendo por base um somatório de valores de emissões declarados nas candidaturas.
6. Contudo, a metodologia de hierarquização de candidaturas prevista no número 12.8 do Aviso é distinta, sendo composta por: (a) **um critério de seriação** designado por “total de emissões anuais (kgCO<sub>2</sub>eq) evitadas pela operação”; e (b) **uma metodologia objetiva de avaliação** desse critério de seriação – “ficando em lugar superior as que adquirem maior número de autocarros limpos”.
7. Assim, aplicando a metodologia *verdadeiramente* prevista no número 12.8 do Aviso, a candidatura da Carris deveria ser qualificada em 4.º lugar (e não em 8.º), considerando que contempla o 4.º maior número de autocarros limpos a adquirir (um total de 44)<sup>1</sup> no âmbito do procedimento concursal.
8. Nesta medida, o Projeto de Decisão enferma de *diversos vícios materiais*.
9. Em primeiro lugar, **violação do princípio da legalidade**, porquanto a interpretação da Entidade Gestora do Fundo Ambiental (“EGFA”) do número 12.8 do Aviso viola normas legais, regulamentares e princípios gerais de direito administrativo de fonte nacional e, bem assim, normas jurídicas de génese europeia dotadas de aplicabilidade direta.
10. Em segundo lugar, **violação dos princípios da boa-fé e da proteção da confiança**, na medida em que a mudança de critério de desempate por parte da EGFA viola a confiança legítima que os candidatos depositaram sobre a boa decisão em causa.



MA 5

11. Em terceiro lugar, **violação do princípio da igualdade**, dado que o Projeto de Decisão favorece, sem fundamento válido, candidaturas com estimativas de quilometragem irrealistas, comprometendo a igualdade de tratamento entre os candidatos, criando, assim, uma competição desequilibrada.
12. Por outro lado, o Projeto de Decisão peca ainda por prever a atribuição de subvenção a **candidaturas inelegíveis**, nomeadamente a candidatura da SCOTTURB – Transportes Urbanos, LDA., bem como da Alsa Todía Metropolitana de Lisboa, Lda. e da Nex Continental Holdings S.L. - Sucursal em Portugal.
13. Por fim, o Projeto de Decisão padece ainda de um **erro material na determinação do montante elegível para financiamento**, no que diz respeito à candidatura da Carris, devendo ser considerado um valor total de despesa elegível de 12 milhões de euros.

## II. ENQUADRAMENTO

### a) O Plano de Recuperação e Resiliência

14. Na sequência da pandemia causada pela doença COVID -19, o Conselho Europeu aprovou, em julho de 2020, o Mecanismo de Recuperação e Resiliência ("MRR"), um pacote financeiro destinado a apoiar os Estados-Membros da União Europeia na implementação de um conjunto de reformas e investimentos que permitissem atenuar os impactos da crise e aumentar a resiliência das economias da União, promovendo a convergência económica e contribuindo para um crescimento sustentável que respondesse ao duplo desafio da transição verde e da transformação digital.
15. Neste contexto, Portugal submeteu o seu Plano de Recuperação e Resiliência (o "PRR"), com uma dotação máxima que ascendia a 16,6 mil milhões de euros e com um período de execução até 2026.
16. A Componente C21 do PRR integra, entre outras medidas, o Investimento RP-C21-I12, que tem como objetivo reforçar o investimento TC-C15-i05 (*Descarbonização dos transportes públicos*), visando aumentar o número de novos autocarros de zero emissões utilizados para transporte público.

### b) A publicação do Aviso de Abertura de Concurso e a submissão da candidatura pela Carris



17. Em 19.3.2024, foi publicado o Abertura de Concurso n.º 01/C21-i12/2024 (o "Aviso"), tendo em vista a atribuição de apoios financeiros, sob a forma de subvenção não reembolsável, visando as seguintes tipologias de operação:
- i) **"Aquisição de autocarros limpos**, correspondentes a veículos novos com nível nulo de emissões, na aceção do artigo 2.º, alínea 102-G), subalínea c), do Regulamento Geral de Isenção por Categoria (elétricos ou a hidrogénio), e **homologados exclusivamente nas categorias europeias M2 ou M3**, a que se refere o n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, na sua redação atual, **cumprindo com os requisitos da legislação nacional e europeia aplicável para o acesso facilitado para pessoas com mobilidade reduzida**, com a finalidade de serem **utilizados nos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros previstos no artigo anterior**" (destaques acrescentados) e
  - ii) **"Investimento em infraestruturas de carregamento de eletricidade e/ou de abastecimento de hidrogénio de autocarros limpos"**.
18. De acordo com o disposto no ponto 6 do AAC 01/C21-i12/2024, a dotação total afeta ao sistema de incentivos em presença é de 90 000 000 € (noventa milhões de euros), repartida, conforme segue, pelas seguintes categorias de financiamento:
- i) **"Categoria 1 - operações respeitantes a veículos com nível nulo de emissões (elétricos ou a hidrogénio) destinados a operar nas Áreas Metropolitanas de Lisboa ou do Porto, 45 000 000 € (quarenta e cinco milhões de euros)"** (destaques acrescentados) e;
  - ii) **"Categoria 2 - operações respeitantes a veículos com nível nulo de emissões (elétricos ou a hidrogénio) destinados a operar nos restantes territórios do continente, 45 000 000 € (quarenta e cinco milhões de euros)**.
19. Por outro lado, ressalva-se, no mesmo ponto 6.5 do Aviso, que o financiamento público por beneficiário apresenta uma dotação máxima de 12 000 000 € (doze milhões de euros), independentemente da categoria a que se candidata.
20. No dia 24.7.2024, a Carris apresentou a sua candidatura, a que foi o atribuído o n.º sequencial 200 (a "Candidatura"), que se enquadra na categoria 1 de financiamento, visando o cofinanciamento da aquisição de: (i) 29 autocarros standard elétricos, prevista para os anos de 2025 e 2026; e (ii) 15 autocarros mini elétricos, também prevista para os anos de 2025 e 2026. Por outro lado, visava também o cofinanciamento de ações de comunicação e divulgação, nos termos do Plano de Comunicação submetido com a Candidatura.



MA 0

21. No que respeita ao investimento proposto, a Candidatura da Carris pressupunha um investimento total de 19.720.000,00 € e um investimento total elegível de 12.000.000,00 €.

**c) Os critérios de avaliação e seriação**

22. Nos termos do Aviso, o processo de avaliação e seriação observas as seguintes regras:

*"12.5. A Classificação Final (CF) da candidatura é estabelecida pela média aritmética das Classificações dos 4 Critérios (C) de avaliação:*

$$CF=C1+C2+C3+C4$$

*Em que:*

*C1 – Classificação no critério redução média anual de consumo de energia*

*C2 – Classificação no critério redução de emissões de CO2 equivalente*

*C3 – Classificação no critério promoção da utilização de energias renováveis nos transportes*

*C4 – Classificação no critério racionalidade económica da intervenção".*

23. O Aviso estabelece ainda que:

*"12.6. Serão selecionadas para cofinanciamento, em cada uma das Categorias referidas em 6.3, as candidaturas que obtenham uma classificação final de mérito absoluto igual ou superior a 3 pontos e que tenham enquadramento no montante máximo fixado no ponto 6.3 do presente AAC, sendo para o efeito elaborada uma lista hierarquizada de candidaturas em função da pontuação de mérito obtida."*

24. Por fim, em caso de empate, prevê a seguinte metodologia:

*"12.7. Em caso de pontuação final igual, as candidaturas serão hierarquizadas pela aplicação sucessiva dos seguintes critérios até ao seu desempate: Pontuação acumulada nos critérios de seleção C1 e C2;*

*Pontuação no critério de seleção C3;*

*Pontuação no critério de seleção C4.*

*12.8. No caso de, após terminada a avaliação das candidaturas e aplicados os critérios de desempate, não ter sido possível desempatar uma ou mais candidaturas, aplica-se um critério de desempate adicional – o total de emissões anuais (kgCO2eq) evitadas pela operação – para hierarquizar as candidaturas empatadas, ficando em lugar superior as que adquirem maior número de autocarros limpos."*

- d) Notificação do Primeiro Relatório Preliminar e correspondente exercício do direito de pronúncia por parte da Carris**



25. Em 29.10.2024, a Carris foi notificada de um primeiro relatório preliminar (o “**Primeiro Relatório Preliminar**”) nos termos do qual a sua candidatura foi ordenada em 8.º lugar, conforme resulta da tabela que se reproduz em seguida.

N.º candidatura	Nome da Entidade	Classificação final	Pontuação no critério C1	Pontuação no critério C2	Pontuação no critério C3	Pontuação no critério C4	Pontuação agregada nos critérios C1 e C2	Total de verbas em atuação para aplicação (em €)	Montante a transferir (€)
237	Alsa Todi Metropolitana de Lisboa, LDA	5	5	5	5	5	10	5705,173	12000000
256	NEX CONTINENTAL HOLDING SI SUCURSAL EM PORTUGAL	5	5	5	5	5	10	5188,876	12000000
265	Barraqueiro Transportes, S.A.	5	5	5	5	5	10	4554,72	12000000
248	SCOTTURB - Transportes Urbanos LDA	5	5	5	5	5	10	3950,78	7600000
197	Serviços Municipalizados de Transportes Colectivos do Barreiro	5	5	5	5	5	10	2425,417	8400000
121	Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, E.I.M., S.A.	5	5	5	5	5	10	2294,546	3540000
250	TRANSPORTES BEIRA DOURO, LDA	5	5	5	5	5	10	2094,084	12000000
260	Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A.	5	5	5	5	5	10	1748,861	10500000

26. Mais resulta do Primeiro Relatório Preliminar que, no que se refere à categoria 1, apenas foram selecionadas para financiamento as candidaturas posicionadas nos 5 primeiros lugares de ordenação.
27. Não se conformando com o teor da decisão a Carris, apresentou, no dia 13.11.2024, pronúncia em sede de audiência prévia, mediante a qual imputou àquele projeto decisório vícios de ilegalidade de natureza quer formal quer material.

**e) Notificação do Segundo Relatório Preliminar**

28. No dia 4.12.2024, a Carris foi notificada do segundo relatório preliminar (“**Segundo Relatório Preliminar**” ou “**Projeto de Decisão**”), que manteve ordenada em 8.º lugar a sua candidatura.
29. De acordo com o Projeto de Decisão, houve um total de nove candidaturas na categoria 1 que obtiveram uma classificação final de 5, que corresponde a uma pontuação agregada de 5 valores em cada um dos critérios de seriação.
30. As candidaturas empatadas com pontuação máxima foram apresentadas pelos seguintes candidatos: Alsa Todi Metropolitana de Lisboa, Lda., NEX Continental Holding SI Sucursal em Portugal, Barraqueiro Transportes, S.A., SCOTTURB - Transportes Urbanos LDA, Serviços Municipalizados de Transportes Colectivos do Barreiro, Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, E.I.M., S.A, Transportes Beira Douro, LDA, Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M, S.A e Auto Viação Feirense, LDA.
31. Na sequência da aplicação dos critérios de desempate, a EGFA propõe atribuir as verbas aos seguintes candidatos:



*MA 5*

N.º candidatura	Nome da Entidade	Montante a financiar em candidatura	Financiamento a atribuir	% Financiamento
237	Alsa Todi Metropolitana de Lisboa, Lda.	12 000 000,00 €	12 000 000,00 €	100%
256	NEX CONTINENTAL HOLDING SL SUCURSAL EM PORTUGAL	12 000 000,00 €	12 000 000,00 €	100%
285	Barraqueiro Transportes, S.A.	11 980 001,00 €	11 980 001,00 €	100%
248	SCOTTURB - TRANSPORTES URBANOS LDA	7 634 000,00 €	7 634 000,00 €	100%
197	Serviços Municipalizados de Transportes Colectivos do Barreiro	8 643 400,00 €	1 385 999 €	16,04% (1)

(1) Atribui-se a dotação remanescente da categoria, até perfazer 45 000 000 €, condicionado à aceitação pelo candidato.

32. Suportando esta decisão com a seguinte fundamentação (cf. ponto 6 do Projeto de Decisão):

*"Nos termos dos números 11 e 12 do aviso, as candidaturas com enquadramento nas condições do aviso foram ordenadas de acordo com o respetivo mérito, com as seguintes regras de ordenação dispostas nos números 12.7 e 12.8 do aviso:*

- *Por ordem decrescente da classificação final*
- *Depois, em caso de empate, por ordem decrescente da pontuação acumulada nos critérios de seleção C1 e C2*
- *Depois, em caso de empate, por ordem decrescente da pontuação no critério de seleção C3*
- *Depois, em caso de empate, por ordem decrescente da pontuação no critério de seleção C4*
- *Depois, em caso de empate, por ordem decrescente do total de emissões anuais evitadas pela operação.*

*Foi possível desempatar a totalidade das candidaturas com recurso às regras listadas acima."*

### III. 1. Ponto prévio: breve enquadramento legal e regulamentar

33. Como se viu acima, entre as reformas investimentos previstos no PRR, está inscrita a medida "Descarbonização dos Transportes Públicos", cujo objetivo é reforçar o investimento TC-C15-i05: descarbonização dos transportes públicos, através de autocarros com nível nulo de emissões (elétricos ou a hidrogénio) em território continental português, incluindo também as respetivas infraestruturas de carregamento de eletricidade ou reabastecimento de hidrogénio.
34. A operacionalização deste sistema de incentivos determinou a aprovação da Portaria n.º 109/2024/1, de 18 de março de 2024 ("Portaria n.º 109/2024/1"), que estabelece o Regulamento do Sistema de Incentivo às Empresas «Descarbonização dos Transportes Públicos», inserido no investimento RP-C21-I12 — Medida reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos do Plano de Recuperação e Resiliência ("Regulamento").



35. A Portaria n.º 109/2024/1, estabelecendo a obrigatoriedade de implementação de *"um procedimento de concurso competitivo, com base em critérios objetivos, transparentes e não discriminatórios"* para a atribuição do financiamento, prevê o lançamento de avisos de abertura de concurso pelo Fundo Ambiental que, naturalmente, devem observar as disposições previstas neste *regulamento administrativo*.
36. Nos termos do artigo 13.º, n.º 1, da Portaria n.º 109/2024/1, a Entidade Gestora do Fundo Ambiental ("EGFA") é *"responsável pelo processo de decisão do financiamento, com o apoio técnico de entidades setoriais competentes, caso aplicável"*.
37. Ora, o Decreto-Lei n.º 42-A/2016, de 12 de agosto, na sua redação atual, que cria o Fundo Ambiental, prevê que "[o] Fundo tem a natureza de património autónomo, sem personalidade jurídica, e goza de autonomia administrativa, financeira e patrimonial e personalidade judiciária" (cf. artigo 2.º, n.º 2), funcionando na *"dependência do membro do Governo responsável pela área do ambiente"* (cf. artigo 2.º, n.º 1),
38. Tendo *"por finalidade apoiar políticas ambientais e de ação climática para a prossecução dos objetivos do desenvolvimento sustentável, contribuindo para o cumprimento dos objetivos e compromissos nacionais e internacionais,"* (cf. artigo 3.º, n.º 1).
39. Sendo um património autónomo, o papel de entidade gestora é, nos termos deste diploma, assumido pela *Secretaria-Geral do Ministério do Ambiente*, que tem por funções assegurar *"o apoio técnico, administrativo e logístico necessário ao funcionamento do fundo"* (cf. artigo 10.º-A, n.º 1).
40. Assim, sendo inquestionável a integração da EGFA na *Administração direta* do Estado, bem como a *natureza jurídico-administrativa* do presente procedimento concorrencial, impõe-se a aplicação *em bloco* ao mesmo da disciplina jurídica a que a Administração Pública portuguesa está adstrita.
41. O que começa, naturalmente, pela Lei Fundamental, quando esta determina que "[a] **Administração Pública visa a prossecução do interesse público**, no respeito pelos **direitos e interesses legalmente protegidos dos cidadãos**",
42. E que "[o]s **órgãos e agentes administrativos estão subordinados à Constituição e à lei e devem actuar, no exercício das suas funções, com respeito pelos princípios da igualdade, da proporcionalidade, da justiça, da imparcialidade e da boa-fé**" (cf. artigo 266.º, n.ºs 1 e 2 – destaque acrescentado).
43. Diretrizes estas que são densificadas nos demais preceitos legais e regulamentares aplicáveis.



MA J

44. Vejamos de que modo tal se reflete nas ilegalidades do Projeto de Decisão.

### III. FUNDAMENTOS DE INVALIDADE DA PROPOSTA DE DECISÃO

#### VÍCIOS FORMAIS

#### III. 1. VIOLAÇÃO DO DEVER DE FUNDAMENTAÇÃO

45. Um primeiro vício de que a o Projeto de Decisão padece respeita à sua falta fundamentação, constatando-se, ora uma total ausência de fundamentação, ora uma fundamentação meramente aparente, que não cumpre os requisitos mínimos de conteúdo que o ordenamento jurídico lhe comete (o que, conforme se verá, equivale à ausência de fundamentação).
46. A este propósito, importa recordar o artigo 268.º, n.º 3, da Constituição, densificado nos artigos 152.º e 153.º do CPA, nos termos dos quais, incide sobre a Administração um dever de fundamentar os atos administrativos que "*afetem direitos ou interesses legalmente protegidos*" dos administrados – como é o caso.
47. Especificamente, resulta do artigo 153.º do CPA, que a **fundamentação deve ser: a) contextual e integrada** no próprio ato; **b) expressa e acessível**: através de sucinta exposição dos fundamentos de facto e de direito da decisão; **c) clara**: de modo a permitir que, através dos seus termos, se apreendam com precisão os factos e o direito com base nos quais se decide o que se decide; **d) suficiente**: permitindo ao destinatário do ato um conhecimento concreto da motivação deste; **e) congruente**: constituindo a conclusão lógica e necessária dos motivos invocados como sua justificação; e **f) equivalendo à falta de fundamentação** a adoção de argumentos que, por obscuridade, contradição ou insuficiência, não esclareçam concretamente a motivação do ato, como acima se referiu.
48. O dever legal de fundamentação tem, como é sabido, uma dupla função, a saber: uma função exógena e uma função endógena: *(i)* a primeira visa dar conhecimento ao administrado das razões da decisão, permitindo-lhe optar pela aceitação do ato ou pela sua impugnação; *(ii)* a segunda traduz-se "*na própria ponderação do ente administrador, de forma cuidada, séria e isenta.*"<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Acórdão do STA, de 2.02.2006, Processo. n.º 1114/05, disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).



49. Conforme veremos, a EGFA violou, de forma ostensiva, o dever legal de fundamentação e bloqueou, por conseguinte, a concretização dos fins últimos visados pela dupla função que lhe subjaz.
50. Senão, vejamos.
51. Compulsada a secção 6 do Segundo Relatório Preliminar, epigrafada "*ordenação das candidaturas*", verifica-se que a EGFA principia por identificar os critérios de avaliação e de desempate que terá aplicado para efeitos de ordenação das candidaturas, para, de seguida, se limitar a reproduzir tabelas de ordenação nas quais são discriminadas, por referência a cada candidatura (não excluída), (i) a classificação final do candidato; (ii) a pontuação atribuída nos critérios C1 a C4; (iii) a pontuação acumulada nos critérios C1 e C2; (iv) o total de emissões anuais evitadas pela operação (tonCO2eq); e (v) o montante a financiar.
52. Ou seja: a EGFA indica os resultados a que a avaliação das candidaturas conduziu em cada critério considerado aplicável, mas não cuidou de explicar, por qualquer forma, o juízo valorativo adotado que o terá conduzido a esses resultados.
53. Concretamente, não trata de explicitar, em cada caso, que concretas características das candidaturas (ou seja, circunstâncias de facto) o levaram a atribuir determinada pontuação a cada um dos critérios de avaliação.
54. Por outro lado, também não explicou, em cada caso, os concretos termos em que procedeu à aplicação metodológica dos critérios parâmetros e critérios de avaliação (previstos no Anexo IV ao Aviso) em face dos atributos que identificou nas candidaturas submetidas.
55. O mesmo sucede, de igual modo, para os valores indicados a título de "*total de emissões anuais evitadas pela operação*", não tendo, também aqui, a EGFA procurado, por qualquer via, esclarecer minimamente o concreto racional que conduziu ao apuramento desses valores.
56. De resto, sabendo-se que recorre a uma interpretação do número 12.8 do Aviso que não tem correspondência com o teor da norma, como já se indicou, não cuidou sequer de explicitar os argumentos pelos quais adotou tal interpretação *contra legem*.
57. O que é particularmente gravoso (e até leviano) considerando que foi esse o critério de desempate que determina a atribuição de subvenções no valor de 90 milhões de euros.
58. Nessa medida, a EGFA impediu a aqui Requerente – e, bem assim, os demais candidatos – de inteligir o *iter* cognoscitivo e valorativo que conduziu aos resultados apostos na tabela de



MA O

ordenação, impedindo os candidatos seja de compreender e aceitar o conteúdo do ato praticado, seja de rebater, com integral conhecimento, os pressupostos do mesmo.

59. A EGFA parece, no entanto, ter adotado o entendimento, revelado, nomeadamente, na "resposta" que ofereceu à pronúncia apresentada pela Carris, de que as omissões acima constatadas terão sido ultrapassadas pelo facto de ter permitido que os candidatos procedessem à consulta do processo administrativo nas instalações do Fundo Ambiental e, desse modo, possibilitado integral acesso à documentação constitutiva das candidaturas apresentadas.
60. Com efeito, a EGFA indica que "o candidato exerceu o seu direito à consulta do processo, tendo comparecido nas instalações do Fundo Ambiental no dia 12/11/2024 pelas 10h, não tendo solicitado nessa sede a consulta de qualquer documento adicional de fundamentação".
61. A EGFA desconsidera, no entanto, uma das exigências fundamentais da fundamentação, já referida *supra*, segundo a qual esta deve ser contextual e integrada no próprio ato, e não só disponível a pedido, estando acessível na medida em que cada operador económico o peça e se mostre disponível para se deslocar às instalações da entidade administrativa para a consultar.
62. Eis, pois, que "o sentido jurídico-constitucional do dever de fundamentação aponta inequivocamente para a contextualização da fundamentação; ela deve ser parte da decisão administrativa (e não elaborada a posteriori) e deve ser notificada juntamente com ela, independentemente de pedido do interessado"<sup>3</sup>.
63. Não poderia, assim, a EGFA deixar de incluir no projeto de decisão a integralidade dos pressupostos de facto e de direito que conduziram à decisão ali projetada, sendo-lhe exigível referir, na medida da sua relevância, os aspetos das candidaturas considerados e, bem assim, o *juízo substantivo* que sobre os mesmos recaiu para formar uma convicção quanto à pontuação a atribuir no âmbito de cada critério de avaliação ou desempate.
64. Paralelamente, ainda que assim não fosse – o que apenas por mera hipótese de raciocínio se concebe –, não pode deixar de se assinalar que: (i) o acesso à documentação instrutora foi manifestamente limitado e insuficiente (com um agendamento de apenas uma hora para analisar todos os documentos); e (ii) a documentação a que a Carris teve acesso não continha, por motivos de ordem técnica, todos os elementos necessários para compreender a metodologia utilizada, designadamente os pedidos de esclarecimentos dirigidos aos candidatos.

<sup>3</sup> Cf. GOMES CANOTILHO e VITAL MOREIRA, *Constituição Portuguesa Anotada*, Volume II, Coimbra Editora, 4.ª Edição Revista, p. 827.



65. Conclui-se, em face do exposto, que o ato projetado padece de invalidade formal, nos termos do n.º 1 do artigo 153.º, redundando na respetiva nulidade, nos termos do artigo 161.º, n.º 2, alínea d), ou, assim não se entendendo, na anulabilidade, nos termos do n.º 1 do artigo 163.º, todos do CPA, com todas as legais consequências.

### III. 2. INEXISTÊNCIA DE UMA VERDADEIRA AUDIÊNCIA PRÉVIA

66. Relacionado com o vício de falta de fundamentação, sobressai ainda no presente procedimento de concessão de subvenção uma restrição inadmissível do direito de audiência prévia da Carris.
67. É que, apesar de ter tido lugar, em termos formais, uma fase (supostamente) destinada à audiência prévia dos interessados, a insuficiência de informação constante do Segundo Relatório Preliminar – consubstanciada na, já tratada, ausência de indicação dos pressupostos de facto tidos em consideração na avaliação e ordenação das candidaturas, na omissão da aplicação metodológica dos critérios parâmetros e critérios de avaliação e, consequente, total desconhecimento da *ratio* dos resultados finais propostos –, impediu, na prática, que a Carris pudesse exercer, de forma útil, o seu direito a ser ouvida.
68. A fase da audiência dos interessados (cfr. artigos 121.º a 125.º do CPA) é, essencialmente, uma manifestação de dois princípios gerais da atividade administrativa: (i) o princípio da colaboração da Administração com os particulares (cfr. artigo 11.º, n.º 1m do CPA); e (ii) o princípio da participação dos interessados (cfr. artigo 12.º do CPA).
69. No plano constitucional, por outro lado, concretiza o direito de participação dos cidadãos na formação das decisões que lhes digam respeito (cf. artigo 267.º, n.º 5, da Constituição da República).
70. Ao ter privado a aqui Requerente dos pressupostos de facto e *iter decidendi* tidos em consideração na pontuação atribuída aos critérios de avaliação e desempate e ter omitido ostensivamente o cálculo ou raciocínio que presidiu aos valores indicados a título de "*total de emissões anuais evitadas pela operação*", a EGFA impediu de poder exercer de forma plena e informada o direito a influenciar a decisão final e de, assim querendo, colocar o seu ponto de vista em confronto com o da Administração.
71. Repare-se que, nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 121.º do CPA, é reconhecido aos interessados o direito de se pronunciarem "*sobre todas questões com interesse para a decisão, em matéria de facto e de direito, bem como requerer diligências complementares e juntar*



documentos", razão pela qual o n.º 3 subsequente comete ao órgão competente o dever de "incluir toda a matéria de facto e de direito que sustenta o sentido provável da decisão".

72. No mesmo sentido dispõe o artigo 122.º do CPA, ao prever que a notificação para audiência prévia deve "fornecer o projeto de decisão e demais elementos necessários para que os interessados possam conhecer todos os aspetos relevantes para a decisão, em matéria de facto e de direito, indicando também as horas e o local onde o processo pode ser consultado".
73. No caso concreto, a Carris viu-se impedida de exercer com a plenitude que seria devida os direitos ali consagrados; não só viu significativamente tolhido o direito de conhecer toda a matéria de facto e de direito que sustenta o sentido da decisão projetada como, em consequência, não pôde, perante essa ignorância (que não lhe é imputável), apresentar quaisquer novos documentos, requerer diligências complementares ou, sequer, por qualquer forma, rebater factos ou valorações que, embora por si desconhecidos, terão motivado a adoção de um Projeto de Decisão que lhe é desfavorável.
74. Por outro lado, o exercício do direito à audiência prévia conheceu uma compressão adicional, resultante do período de tempo manifestamente exíguo de que a Carris dispôs para realizar a consulta do processo administrativo, francamente incompatível, diga-se, com uma adequada apreensão de todos os elementos de facto e de direito que motivaram a adoção do Projeto de Decisão.
75. Conclui-se, em face do exposto, que, também por esta via, o ato projetado padece de invalidade formal, nos termos dos artigos 121.º e 122.º, redundando na respetiva nulidade, nos termos do artigo 161.º, n.º 2, alínea d), ou, assim não se entendendo, na anulabilidade, nos termos do n.º 1 do artigo 163.º, todos do CPA, com todas as legais consequências.

#### VÍCIOS MATERIAIS

#### III. 3. PONTO PRÉVIO: A CORRETA INTERPRETAÇÃO DO NÚMERO 12.8 DO AVISO À LUZ DOS CÂNONES DA HERMENÊUTICA JURÍDICA

76. Na Proposta de Decisão, a EGFA refere que: "2. Nos termos do número 12.8 do aviso, às candidaturas empatadas o Fundo Ambiental aplicou um critério de desempate adicional – "o total de emissões anuais (kgCO<sub>2</sub>eq) evitadas pela operação". Subsequentemente, caso persistisse o empate, iria desempatar as candidaturas ainda empatadas pelo número de autocarros limpos a adquirir (ficando em lugar superior as que adquirissem maior número de autocarros limpos)."



77. Sucede que o entendimento perfilhado pela EGFA quanto ao número 12.8 do Aviso repousa numa interpretação juridicamente inadmissível, que, conforme se demonstrará, não só não é consentânea com as regras basilares da hermenêutica jurídica, como se revela incompatível com ditames impostos pela Lei Fundamental.
78. Vejamos porquê.
79. A premissa em que assenta a proposta de decisão da EGFA no que respeita à ordenação das candidaturas, em caso de empate, é a seguinte: o número 12.8 do Aviso contemplaria **dois distintos critérios desempate**.
80. O primeiro critério de desempate basear-se-á no total de *emissões anuais evitadas pela operação* (kgCO<sub>2</sub>eq); só em caso de novo empate seria então aplicado o critério do número de autocarros limpos a adquirir, enquanto critério final de desempate.
81. Todavia, tal interpretação bole frontalmente com as regras de interpretação jurídica vigentes no ordenamento português.
82. Como é sabido, interpretar uma norma jurídica é *"uma actividade de mediação, pela qual o intérprete traz à compreensão o sentido de um texto que se torna problemático"*<sup>4</sup>.
83. Determina o n.º 1 do artigo 9.º do Código Civil que a interpretação da lei deve ser feita tendo como ponto de partida a sua letra e reconstituindo, a partir dos textos o pensamento legislativo, tendo sobretudo em conta a unidade do sistema jurídico, as circunstâncias em que esta foi elaborada e as condições específicas do tempo em que é aplicada.
84. A tarefa hermenêutica convoca, assim, diversos critérios da interpretação que, no seu conjunto, contribuem para a revelação do sentido e alcance de uma norma jurídica, desde logo e simplificando: o (a) elemento literal; e os (b) elementos lógicos, desdobráveis nos critérios (i) teleológico, (ii) sistemático; e (iii) histórico.
85. Assim, *"estes quatro critérios de interpretação devem sempre ser considerados em qualquer concreta interpretação de uma disposição normativa, constituindo como que o seu conteúdo mínimo"*<sup>5</sup>, ainda que, obviamente, nem todos tenham de relevar sempre com idêntica intensidade e importância a propósito de cada caso concreto.
86. *Começemos pelo primeiro critério*, porquanto o ponto de partida da interpretação de uma norma jurídica é, como é sabido, o seu texto.

<sup>4</sup> Cf. KARL LARENZ, *Metodologia da Ciência do Direito*, Lisboa, 1989, p. 375.

<sup>5</sup> Cf. MIGUEL NOGUEIRA DE BRITO, *Introdução ao Estudo do Direito*, Lisboa, 2017, p. 199.



KA J

87. A letra da lei é – inquestionavelmente – o “ponto de partida para qualquer processo interpretativo”<sup>6</sup>; tal significa que a “interpretação do texto não pode deixar de assentar nas palavras desse texto, veículo indispensável para a comunicação dum sentido”<sup>7</sup>.
88. Como ensinava Freitas do Amaral, “[o] elemento literal está consagrado no artigo 9.º do Código Civil, segundo o qual há uma regra geral a respeitar, e duas regras complementares a ter em conta:
- regra geral: «a interpretação não deve cingir-se à letra da lei, mas reconstituir, a partir do texto, o pensamento legislativo» (n.º 1);
  - 1.ª regra complementar: «não pode (...) ser considerado pelo intérprete o pensamento legislativo que não tenha na letra da lei um mínimo de correspondência verbal, ainda que imperfeitamente expreso» (n.º 2);
  - 2.ª regra complementar: «o intérprete presumirá que o legislador» (...) «soube exprimir o seu pensamento em termos adequados» (n.º 3)<sup>8</sup>.
89. Analisada a norma em questão, afigura-se claro o sentido literal que se extrai do número 12.8 do Aviso: caso não tenha sido possível desempatar por diferenciação pontual as candidaturas<sup>9</sup>, aplica-se um critério de desempate adicional para hierarquizar as candidaturas empatadas – designado por “total de emissões anuais (kgCO2eq) evitadas pela operação” – avaliado pelo número de autocarros limpos a adquirir; ou seja, “ficando em lugar superior as que adquirem maior número de autocarros limpos”.
90. As normas jurídicas são, regra geral, compostas por dois elementos fundamentais: (i) uma **previsão** que “é a definição de certa situação real da vida que, uma vez verificada, determinará a aplicação da norma ao caso concreto; e (ii) uma **estatução** que “é a declaração da consequência jurídica que a norma manda aplicar, sempre que se verificar a sua previsão”.<sup>10</sup>
91. No caso concreto, a norma regulamentar desdobra-se nos seguintes termos:
92. A **previsão é composta por dois pressupostos**: (i) primeiro pressuposto (P1): “após terminada a avaliação das candidaturas e aplicados os critérios de desempate”; e (ii) segundo pressuposto (P2): “não ter sido possível desempatar uma ou mais candidaturas”.

<sup>6</sup> Cf. OLIVEIRA ASCENSÃO, *O Direito – Introdução e teoria geral*, 10.ª ed., Lisboa, 1995, pp. 381-382.

<sup>7</sup> Cf. OLIVEIRA ASCENSÃO, *op. cit.*, pp. 381-382.

<sup>8</sup> Cf. DIOGO FREITAS DO AMARAL, *Manual de Introdução ao Direito*, Vol. II, Almedina, 2019, p. 138.

<sup>9</sup> Após terem sido aplicados os critérios de desempate previstos no ponto 12.7.

<sup>10</sup> Cf. DIOGO FREITAS DO AMARAL, *Manual de Introdução ao Direito*, *op. cit.*, p. 80.



93. A **estatução integra três elementos**, que densificam, de forma completa e detalhada, a consequência jurídica associada à respetiva previsão:
- (i) **Qual é a consequência da verificação dos pressupostos P1 e P2?** "aplica-se um critério de desempate adicional (...) para hierarquizar as candidaturas empatadas";
  - (ii) **Qual é o critério?** "o total de emissões anuais (kgCO2eq) evitadas pela operação"; e
  - (iii) **Como se aplica o critério?** "ficando em lugar superior as que adquirem maior número de autocarros limpos".
94. Ou seja, a metodologia de hierarquização de candidaturas prevista no número 12.8 do Aviso é composta por: (a) **um critério de seriação** designado por "total de emissões anuais (kgCO2eq) evitadas pela operação"; e (b) **uma metodologia objetiva de avaliação** desse critério de seriação – "ficando em lugar superior as que adquirem maior número de autocarros limpos".
95. Neste sentido, a tese dualista (dois critérios de desempate extraordinários) que a EGFA menciona no projeto de decisão **não tem**, na verdade, **qualquer correspondência** com o enunciado normativo do número 12.8 do Aviso.
96. Mais: tal tese sucumbe perante o crivo legal plasmado no artigo 9.º, n.º 3 do Código Civil, que – como se sabe – impõe que o intérprete assuma que o legislador "souve exprimir o seu pensamento em termos adequados".
97. Isto, porquanto, a própria norma é **absolutamente cristalina** ao referir a existência de "**um critério de desempate adicional**".
98. E não dois distintos critérios – com a aplicação subsidiária do segundo – como vem agora aventar a EGFA, sem qualquer fundamentação para o efeito.
99. Veja-se que o legislador administrativo teve o cuidado de deixar evidente a distinção entre o critério de desempate e a respetiva metodologia de avaliação, separando: (i) **o critério**, que é colocado entre travessões ("– o total de emissões anuais (kgCO2eq) evitadas pela operação –"); (ii) **da metodologia** ("ficando em lugar superior as que adquirem maior número de autocarros limpos").
100. De resto, ao contrário do que se estabelece no ponto 12.7 do Aviso, que prevê – no contexto de múltiplos critérios de desempate – que "serão hierarquizadas pela aplicação sucessiva dos seguintes critérios de desempate", o ponto 12.8 **não faz referência à ordem de aplicação de dois distintos critérios de desempate**; isto pois não existem dois critérios de desempate.



MA 3

101. Ademais, este entendimento padece de outra importante fragilidade: caso se acompanhasse a tese dualista, estaríamos perante uma *norma jurídica incompleta*<sup>11</sup>, uma vez que não se encontra previsto, no ponto 12.8, a metodologia objetiva de avaliação do dito "*primeiro critério de seriação*", que corresponde ao "*total de emissões anuais (kgCO2eq) evitadas pela operação*".
102. Ou seja, ao contrário do que se verifica quanto ao número de autocarros, não se conheceria a fórmula utilizada pela EGFA para o cálculo do "*total de emissões anuais (kgCO2eq) evitadas pela operação*", afigurando-se completamente arbitrária a sua aplicação... pois ganharia quem a entidade administrativa quisesse que ganhasse...
103. Nesta medida, não é possível conhecer *a priori* os fatores que são considerados na avaliação; por exemplo, se é considerado o contexto de substituição (i.e., o tipo, idade e efetiva eficiência energética dos veículos substituídos), a escalabilidade e sustentabilidade (i.e., o planeamento sustentável a longo prazo e a expansão futura com impacto ambiental positivo) ou outros fatores de circularidade e sustentabilidade.
104. Sem a definição clara e objetiva da metodologia de aplicação/avaliação os particulares estão condenados a uma inaceitável e arbitrária margem de discricionariedade administrativa, que colide frontalmente com os direitos fundamentais dos administrados, que bole frontalmente com os princípios constitucionais,
105. Criando, um elevado grau de opacidade no processo, em violação do *princípio da transparência*, e comprometendo a confiança dos particulares na decisão final.
106. No âmbito da contratação pública, o tema da avaliação de propostas tem sido amplamente estudado na doutrina e fundamentado várias decisões de tribunais, tanto a nível nacional como europeu.
107. No que respeita aos fatores e subfactores de avaliação das propostas, é absolutamente consensual que "*os fatores de densificação do critério de adjudicação devem ser "suficientemente densos", de modo a limitar a liberdade de escolha da entidade adjudicante*"<sup>12</sup>.
108. Nessa medida, "*o TJ tem afirmado reiteradamente que os fatores de avaliação não podem conferir à entidade adjudicante uma "liberdade incondicional" na adjudicação de contratos públicos. Por outro lado, o referido Tribunal exige que os fatores de avaliação sejam formulados em termos "claros, precisos e unívocos"*.

<sup>11</sup> Cf. DIOGO FREITAS DO AMARAL, *Manual de Introdução ao Direito*, op. cit., p. 82.

<sup>12</sup> PEDRO COSTA GONÇALVES, *Direito dos Contratos Públicos*, Almedina, 2.ª Edição, Vol. I, p. 797.



109. É abundante a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia, sobre esta matéria, que confirma este corolário essencial, realçando-se, a título de exemplo, o Caso Comissão Europeia contra Reino dos Países Baixos<sup>13</sup>, no qual este tribunal reitera que “[o] princípio da transparência implica que **todas as condições e regras do processo de adjudicação sejam formuladas de maneira clara, precisa e unívoca**, no anúncio de concurso ou no caderno de encargos, de forma a, por um lado, **permitir a todos os proponentes razoavelmente informados e normalmente diligentes compreender o seu alcance exato e interpretá-las da mesma maneira** e, por outro, colocar a entidade adjudicante em condições de verificar efetivamente se as propostas dos proponentes correspondem aos critérios que regem o concurso em causa” (p. 109).
110. Assim, não se pode aceitar que, num Estado de Direito, uma entidade administrativa, após o termo do prazo para a apresentação das candidaturas, possa densificar *a posteriori* a metodologia de avaliação do critério de um desempate, socorrendo-se na circunstância de tal densificação não ter sido vertida no Aviso.
111. O que vem confirmar que esta é mesmo a única *interpretação admissível* em face do teor da norma.
112. Mas, este entendimento não tem apenas cobertura no elemento literal, sendo **igualmente corroborado pelos demais elementos extraliterais** com relevância para o caso concreto.
113. No âmbito do elemento sistemático, importa agora tomar como “*lugar paralelo*” os critérios de desempate adotados pelo legislador e por entidades administrativas em contextos similares.
114. Com se viu acima, a metodologia prevista para a aplicação do *único critério de desempate* prescrito pelo número 12.8 do Aviso é muito simples e fácil de operacionalizar: **a hierarquização é feita em função do número de autocarros a adquirir**.
115. Ora, esta simplicidade e clareza de metodologia no desempate acompanha opções feitas noutras áreas.
116. Desde logo, temos o *critério do sorteio*, previsto num caso muito similar ao presente: o Regulamento do Sistema de Incentivo às Empresas «Flexibilidade da Rede e Armazenamento», inserido no investimento RP-C21-i08 do Plano de Recuperação e Resiliência, aprovado pela Portaria n.º 176-B/2024/1, de 30 de julho, que é igualmente promovido pelo próprio Fundo Ambiental.

<sup>13</sup> Cf. Processo C-368/10, de 10 de maio de 2012, disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).



MA J

117. O artigo 13.º, n.º 4 desse regulamente prevê que "[c]aso se verifique uma situação de empate após aplicação dos critérios referidos no número anterior, e no sentido de resolver o mesmo, **será realizado um sorteio nas instalações do Fundo Ambiental** em data e hora a designar, e para o qual serão convocados os beneficiários das candidaturas empatadas" (destaques acrescentados).
118. O critério do sorteio tem também previsão legal ao nível dos procedimentos para a instalação de farmácias (previsto no Decreto-Lei n.º 241/2009, de 16 de setembro, e no Decreto-Lei n.º 75/2016, de 8 de novembro).
119. E, temos ao nível da contratação pública, que apresenta conhecidas parecenças com os procedimentos concursais desta categoria, o exemplo do *critério da prioridade na apresentação da proposta* (previsto na versão originária do artigo 160.º do Código dos Contratos Públicos).
120. Em todos estes casos temos *critérios simples, claros e objetivos*, e divulgados de antemão.
121. E o racional é claro: a avaliação e a devida ponderação das propostas já foi feita no âmbito da aplicação dos critérios de avaliação, pelo que qualquer uma das propostas empatadas é igualmente boa e robusta; assim, o critério de desempate não visa sujeitá-las a uma nova e complexa avaliação, mas apenas um processo simples de escolha de uma "entre todas as melhores".
122. *Por fim*, importa atender ao *elemento teleológico* (i.e., a *ratio legis* da norma), que igualmente infirma que, de acordo com a *correta interpretação*, o critério de desempate final deve ser avaliado em função do *número de autocarros limpos*.
123. *Em primeiro lugar*, o mérito desta metodologia de avaliação é confirmado pelos objetivos do procedimento concursal, porquanto o número de autocarros a adquirir é **adequado e consentâneo com os próprios objetivos do concurso**, que visa "o apoio a operações com maior o potencial de descarbonização (...) e a maximização das emissões evitadas" (cf. ponto 1.4 do Aviso), conforme exige o *princípio da proporcionalidade*.
124. *Em segundo lugar*, importa ter presente que as candidaturas começam por ser hierarquizadas em função da classificação final atribuída na sequência da aplicação dos seguintes critérios de avaliação (cf. ponto 12.5 do Aviso):
- (i) Critério C1, que avalia a redução anual do consumo de energia;
  - (ii) Critério C2, que avalia a redução de emissões de CO2 equivalente;
  - (iii) Critério C3, que avalia a promoção da utilização de energias renováveis nos transportes; e



(iv) Critério C4, que avalia o critério de racionalidade económica da intervenção.

125. Subsequentemente, em caso de empate, são hierarquizadas "pela aplicação sucessiva dos seguintes critérios até ao seu desempate":

(i) Em primeiro lugar, a pontuação acumulada nos critérios C1 e C2; ou seja, o somatório da pontuação no critério que avalia: (i) a redução anual do consumo de energia; e (ii) a redução de emissões de CO2 equivalentes;

(ii) Em segundo lugar, caso permaneça o empate, a pontuação no critério C3, que avalia a promoção da utilização de energias renováveis nos transportes; e

(iii) Em terceiro lugar, caso permaneça o empate, a pontuação no critério C4, que avalia o critério de racionalidade económica da intervenção.

126. Deste modo, o fator de redução de emissões de CO2 é ponderado em dois momentos autónomos distintos: *em primeiro lugar*, na classificação a atribuir ao critério C2 e, *em segundo lugar*, enquanto fator ponderado ao nível do primeiro critério de desempate.

127. Sendo que, nestes casos, a metodologia de avaliação encontra-se formulada em termos claros e objetivos.

128. Além do que, de acordo com a avaliação da EGFA, todas as candidaturas empatadas cumprem o critério das emissões anuais evitadas pela operação (tonCO2).

129. Assim, ao invés de sujeitar as candidaturas a uma nova reavaliação com uma metodologia (ainda que indefinida) que volte a recorrer ao mesmo critério já avaliado, o objetivo é seguramente aplicar uma nova metodologia: o número de autocarros a adquirir.

130. Tanto mais considerando que, como se viu, o número 12.8 do Aviso não concretiza qualquer outra metodologia.

131. Assim, a *teoria do duplo critério* tem subjacente a falta de uma metodologia objetiva, clara e transparente para o desempate das candidaturas,

132. O que cria condições para uma avaliação desproporcional ou inadequada das candidaturas, comprometendo, não apenas o *princípio da transparência*, mas também, em última linha, o próprio objetivo principal deste procedimento concursal.

133. O que é particularmente impressionante nas circunstâncias concretas do presente concurso, em que há um total de nove candidaturas (na categoria 1) com pontuação máxima, assentando o



MA J

fundamento para a atribuição de subvenções públicas no valor de 45 milhões única e exclusivamente numa tese de "dualidade de critérios de desempate" construída a posteriori pela EGFA sem qualquer fundamentação.

134. *Em face do exposto*, resulta claro que todos os elementos infirmam que a única interpretação admissível, à luz dos critérios e hermenêuticos e princípios jurídicos aplicáveis, é a de que o número 12.8 do Aviso contempla **um único critério de desempate**, com a seguinte metodologia para a hierarquização das candidaturas: "ficando em lugar superior as que adquirem maior número de autocarros limpos".

#### III. 4. VIOLAÇÃO DO PRINCÍPIO DA LEGALIDADE

135. Como é sabido, a Administração Pública "*não pode prosseguir o interesse público de qualquer maneira, e muito menos de maneira arbitrária*": tem de fazê-lo "em obediência à lei - é o que se chama o princípio da legalidade"<sup>14</sup>.
136. O princípio da legalidade "*é, sem dúvida, um dos mais importantes princípios gerais de direito aplicáveis à Administração Pública, e que, aliás, se encontrava consagrado como princípio geral do Direito Administrativo antes mesmo que a Constituição atual o mencionasse explicitamente*"<sup>15</sup>.
137. O princípio da legalidade era tradicionalmente definido, por exemplo, na lição de Marcello Caetano, da seguinte forma: "*nenhum órgão ou agente da Administração pública tem a faculdade de praticar actos que possam contender com interesses alheios senão em virtude de uma norma geral anterior*"<sup>16</sup>.
138. Nesta definição, o princípio da legalidade aparecia encarado como um *limite* à ação administrativa, limite esse estabelecido no interesse dos particulares.
139. Porém, a tradicional ideia de *subordinação à lei* veio a ser completada pela ideia de *subordinação ao direito* "*no sentido que não existe apenas um dever de obediência à lei, como lei ordinária, antes existe sobretudo um dever de obediência a mais qualquer coisa do que à lei ordinária. A Administração deve respeitar a lei ordinária, sem dúvida, mas deve respeitar também: a Constituição, o Direito Internacional que tenha sido recebido na ordem interna, os princípios gerais de direito enquanto realidade distinta da própria lei positiva e ordinária, os regulamentos em vigor,*

<sup>14</sup> Cf. FREITAS DO AMARAL, *Curso de Direito Administrativo*, II, 4.ª ed. (com a colaboração de PEDRO MACHETE e LINO TORRAL), Coimbra: Almedina, 2020, p. 38.

<sup>15</sup> Cf. *ibidem*.

<sup>16</sup> Cf. MARCELLO CAETANO, *Manual de Direito Administrativo*, I, 10.ª ed., Coimbra: Almedina, 2015, p. 30.



e ainda os atos constitutivos de direitos que a Administração Pública tenha praticado e os contratos administrativos e de direito privado que ela tenha celebrado, pois uns e outros constituem também uma forma de vinculação da Administração Pública, que é equiparada à legalidade"<sup>17</sup>.

140. Por esse motivo, "alguns autores exprimem esta ideia de sujeição administrativa ao Direito através da fórmula do **princípio da juridicidade**" (destaque acrescentado)<sup>18</sup>.
141. Adicionalmente, cabe notar que os próprios regulamentos administrativos "gozam de uma força jurídica própria, vinculativa, designadamente, no interior da Administração, incluindo o órgão com competência normativa na matéria, ou seja, o órgão emissor, o qual fica assim impedido de desaplicar ou recusar a aplicação do regulamento numa situação individual e concreta"<sup>19</sup>.
142. A esta luz, cumpre, em concreto, apreciar a compatibilidade do Projeto de Decisão com o *princípio da legalidade* a que a EGFA está adstrita.
143. Essa apreciação deve ser feita numa dupla perspetiva ou vertente, a saber: (i) cumprirá, por um lado, verificar se a projetada decisão se acha suficientemente habilitada (o mesmo é dizer: permitida ou autorizada) pelo quadro legal aplicável (vertente da *precedência de lei*); e (ii), por outro lado, se o ato administrativo em causa contraria ou viola quaisquer disposições imperativas contidas naquele bloco de legalidade (vertente da *preferência de lei*).
144. *Em primeiro lugar*, importa verificar se a decisão de hierarquização das candidaturas está devidamente habilitada.
145. Como se referiu, a EGFA fundamenta, entre o mais, a sua decisão nos seguintes termos: "[n]os termos do número 12.8 do aviso, às candidaturas empatadas o Fundo Ambiental aplicou um critério de desempate adicional – "o total de emissões anuais (kgCO<sub>2</sub>eq) evitadas pela operação". Subsequentemente, caso persistisse o empate, iria desempatar as candidaturas ainda empatadas pelo número de autocarros limpos a adquirir (ficando em lugar superior as que adquirissem maior número de autocarros limpos). No entanto, foi possível desempatar a totalidade das candidaturas pelo critério das emissões anuais evitadas (...) pelo que não foi necessário aplicar o critério subsequente".
146. Sucede, porém, que isso não se verifica no caso em apreço: não existe, nem no número 12.8 do Aviso, nem em qualquer outra disposição regulamentar aplicável: (i) dois critérios finais de

<sup>17</sup> Cf. FREITAS DO AMARAL, *Curso...*, ob. cit., p. 44.

<sup>18</sup> Cf. FREITAS DO AMARAL, *Curso...*, ob. cit., p. 44.

<sup>19</sup> Acórdão do Tribunal Central Administrativo Sul, proc. n.º 1500/18.1BELSB, disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).



RJA T

desempate subsequentes; (ii) um critério final de desempate autónomo, que permita a sua avaliação com recurso ao "total de emissões anuais (kgCO<sub>2</sub>eq) evitadas pela operação".

147. Pelo contrário, como se viu acima, o número 12.8 do Aviso contempla **um único critério de desempate**, designado por "total de emissões anuais (kgCO<sub>2</sub>eq) evitadas pela operação", que é avaliado de acordo com o número de autocarros limpos adquiridos.
148. Assim, a norma habilitante invocada pela EGFA para suportar a sua decisão não tem o significado que esta – por manifesto erro de aplicação da norma de direito –, lhe atribui no Projeto de Decisão.
149. Pelo contrário, justifica que, na aplicação do critério final de desempate, fiquem "em lugar superior as [candidaturas] que adquirissem maior número de autocarros limpos".
150. De resto, a interpretação da EGFA a respeito do número 12.8 do Aviso sempre se afiguraria, igualmente, violadora de disposições imperativas constantes de normas legais e regulamentares diretamente aplicáveis,
151. Na medida em que estabelece *a posteriori* uma interpretação do critério final de desempate manifestamente distinta daquela que resulta da norma jurídica constante do número 12.8 do Aviso, comprometendo a objetividade, clareza e transparência do processo competitivo em causa.
152. *Em primeiro lugar*, violadora do disposto no Regulamento (UE) n.º 651/2014, da Comissão, de 17 de junho de 2014, que declara certas categorias de auxílio compatíveis com o mercado interno, em aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado – que, como se sabe, é de aplicabilidade direta – que estabelece que "[a] concessão do auxílio deve basear-se em critérios de elegibilidade e seleção objetivos, claros, transparentes e não discriminatórios, definidos ex ante e publicados pelo menos seis semanas antes do termo do prazo de apresentação dos pedidos, a fim de permitir a efetiva concorrência" (cf. artigo 36.º-A, n.º 4, a), e 36.º-B, n.º 4, a)).
153. *Em segundo lugar*, da Portaria 109/2024/1, que estabelece a essencialidade da existência de "um procedimento de concurso competitivo, com base em critérios objetivos, transparentes e não discriminatórios".
154. *Em terceiro lugar*, do próprio Aviso, não só no que respeita ao número 12.8, mas igualmente na medida em que este estabelece como pressuposto geral que o concurso seja realizado "com base em critérios objetivos, transparentes e não discriminatórios" (cf. 1.6 do Aviso).



155. *E, por fim, violação das próprias regras europeias em matéria de Auxílios de Estado, porquanto a atribuição de subvenções com recurso a critérios subjetivos pode ser considerada uma vantagem seletiva concedida a determinados operadores.*
156. *Por outro lado, também o princípio da segurança jurídica impõe que os critérios de avaliação e desempate sejam claros e previamente conhecidos, com vista a evitar interpretações arbitrários, porquanto a indefinição da metodologia deixa margem para decisões discricionárias, colocando em risco a previsibilidade e estabilidade do procedimento.*
157. *De resto, a projetada decisão viola o princípio da inderrogabilidade singular dos regulamentos, porquanto corresponde a um ato administrativo praticado em sentido contrário a um regulamento anterior, derrogando-o a propósito de um caso concreto.*
158. *Ora, tal consubstancia uma afronta evidente ao disposto no artigo 142.º, n.º 2, do CPA, segundo o qual "[o]s regulamentos não podem ser derrogados por atos administrativos de caráter individual e concreto".*
159. *Conforme sublinhava o Professor Freitas do Amaral, "[o]s órgãos com competência regulamentar podem modificar, suspender ou revogar um regulamento anterior por via geral e abstrata. O que não lhes é permitido fazer, no que toca a regulamentos externos, é derrogá-los sem mais em casos isolados, mantendo-os em vigor para todos os restantes casos"<sup>20</sup>.*
160. *É que, em rigor, "[o]s regulamentos externos obrigam não só os particulares como as próprias entidades que os emitiram. Chama-se a isto o princípio da inderrogabilidade singular dos regulamentos, expressão do princípio geral legem patere quam ipse fecisti. Por força dele, o regulamento que derroga outro para um caso concreto e individual não é um regulamento: é um ato administrativo e um ato administrativo ilegal por violação de regulamento".*
161. *Ora, a doutrina coloca, a este respeito, a seguinte interrogação: "[a] que se deve esta proibição, que parece contrariar o princípio de que quem pode o mais pode o menos? Com efeito, parece contraditório permitir a derrogação, para todos os casos possíveis, de um regulamento com caráter geral e, inversamente, impedir a sua derrogação para um caso só. Ou [...] como se pode entender que dois atos da Administração, um geral e outro particular, praticados pela mesma autoridade e com a mesma forma, tenham um valor jurídico diferente?"<sup>21</sup>.*
162. *Sem subestimar a pertinência da pergunta, a resposta parece ser por demais evidente: "a Administração está, efetivamente, submetida a todo o ordenamento jurídico e, portanto, também*

<sup>20</sup> cf. FREITAS DO AMARAL, Curso ..., ob. cit., p. 186

<sup>21</sup> Cf. FREITAS DO AMARAL, Curso ..., ob. cit., p. 187.



MA J

às regras que ela própria elabora. Logo, os regulamentos não teriam sentido ou função útil se a Administração, por qualquer dos seus órgãos, a começar pelo que os editou, os pudesse deixar de observar<sup>22</sup>.

163. Assim é uma vez que, "enquanto o legislador é tendencialmente uma autoridade livre – uma autoridade que, salvas as limitações de ordem constitucional ao seu poder de livre conformação e os princípios jurídicos fundamentais, «conserva todo o seu poder de regular a mesma matéria com outras normas gerais ou mediante "normas" singulares» –, a Administração, essa, dizemo-lo com Afonso Queiró, está sujeita ao princípio da legalidade, «o qual só lhe permite agir nos termos da lei geral e naqueles que ela mesma fixe, segundo habilitação legal, em termos genéricos»<sup>23</sup>.
164. Assim, "[p]or força do princípio da legalidade, a Administração não pode, pois, contraditar, em casos singulares o regulamento que ela própria haja elaborado. Ela não dispõe de um dispensing power como o teve o monarca num passado já distante, anterior ao moderno Estado de Direito"<sup>24</sup>.
165. Deve ainda ter-se presente que "[a] regra da inderrogabilidade singular dos regulamentos justifica-se também por força do princípio da igualdade: aplicar um regulamento a todos os casos possíveis menos a um ou dois pode redundar em situações de desigualdade sem fundamento material bastante"<sup>25</sup>.
166. Concluindo: à luz do princípio da legalidade, extraem-se daqui duas consequências inevitáveis: (i) por um lado, qualquer ato que determine a hierarquização das candidaturas com base no critério pugnada pela EGFA não se acha suficientemente habilitado (i.e., inexistente legalidade-fundamento); (ii) por outro lado, o ato administrativo que funde a decisão na metodologia de desempate pugnada pela EGFA – como é o caso daquele que se projeta praticar – extravasa ostensivamente o bloco de legalidade aplicável (i.e., é viola a legalidade-limite).
167. Deste modo, o ato administrativo que venha a ser praticado com o conteúdo ora notificado é inválido, nos termos do disposto no artigo 163.º, n.º 2, do CPA, com as legais consequências.

### III. 5. VIOLAÇÃO DOS PRINCÍPIOS DA BOA FÉ E DA PROTEÇÃO DA CONFIANÇA

<sup>22</sup> Cf. ibidem.

<sup>23</sup> Cf. ibidem.

<sup>24</sup> Cf. FREITAS DO AMARAL, *Curso ...*, ob. cit., pp. 187-188.

<sup>25</sup> Cf. ibidem.



168. Por outro lado, certo também é que a invocação, a posteriori, de um novo critério de desempate que não foi anteriormente devidamente exteriorizado pela Administração, não conduzirá a outro resultado que não o de inquirir irremediavelmente o ato que proceda à hierarquização das candidaturas com base naquele cânone decisório.
169. Analisemos, pois, a situação em apreço agora ante os *princípios da boa-fé e da proteção da confiança*.
170. Importa sublinhar, antes de mais, que os princípios da boa-fé e da proteção da confiança fluem do princípio mais vasto da justiça, todos eles hoje consagrados no *supra* transcrito artigo 266.º, n.º 2, da CRP.
171. O princípio da justiça apresenta-se, assim, como um verdadeiro princípio de síntese, porquanto, quando a Constituição "*diz que a Administração Pública deve respeitar o princípio da igualdade, o princípio da proporcionalidade, o princípio da justiça e o princípio da boa-fé, está a desdobrar a ideia de justiça em algumas noções que sempre foram consideradas [...] como fazendo parte essencial do conceito de justiça*"<sup>26</sup>.
172. Quanto ao princípio da *proteção da confiança*, ele surge diretamente relacionado com o princípio da *boa-fé*, mas não esgota aí o seu âmbito de atuação. Por um lado, se uma das vertentes do princípio da *boa-fé* é ocupada pela ideia de que a confiança depositada pelos sujeitos numa determinada situação jurídica não pode ser traída ou frustrada, uma outra vertente é preenchida pela ideia de primazia da materialidade subjacente sobre as exigências de natureza formal<sup>27</sup>.
173. Sendo "*originário da dogmática e do direito privados, o princípio da boa-fé exprime, hoje, inquestionavelmente um vetor geral de todo o ordenamento jurídico*", implicando "*a ponderação dos valores fundamentais do direito, relevantes em face das situações consideradas*", concedendo-se especial importância, não apenas à "*confiança suscitada na contraparte pela actuação em causa*", mas também ao "*objectivo a alcançar com a actuação empreendida*"<sup>28</sup>.
174. Por outro lado, o *princípio da proteção da confiança* assume importantes funções fora do âmbito da boa fé, designadamente como forma de proteção das posições jurídicas dos cidadãos contra o arbítrio dos poderes públicos: manifestando-se em vários ramos da enciclopédia jurídica e, muito em particular, no Direito Constitucional, onde tem sido aplicado como um corolário da ideia de

<sup>26</sup> Cf. FREITAS DO AMARAL, *Curso...*, ob. cit., p. 107.

<sup>27</sup> Cf. FREITAS DO AMARAL, *Curso...*, ob. cit., p. 117 e segs.; MENEZES CORDEIRO, *Da boa fé no Direito Civil*, Coimbra: Almedina, 2001, pp. 1234 e segs. e 1252 e segs.

<sup>28</sup> Cf. FREITAS DO AMARAL, *Curso...*, ob. cit., pp. 134 e 135; e, do mesmo Autor, "Os direitos fundamentais dos administrados", in *Nos dez anos da Constituição*, JORGE MIRANDA (org.), Lisboa, 1987, p. 20.



MA G

Estado de Direito<sup>29</sup>, o princípio em causa funda aí, autonomamente, direitos e pretensões dos cidadãos e justifica a invalidade de atos jurídico-públicos que provoquem mutações da ordem jurídica.

175. Merecem particular destaque, neste âmbito, as mutações retroativas ou retrospectivas da ordem jurídica –, que afetem, de forma *"inadmissível, arbitrária ou demasiadamente onerosa"*, *"expectativas legitimamente fundadas"* dos cidadãos<sup>30</sup>.
176. No Direito Administrativo, o *princípio da proteção da confiança* está na base de diversas soluções legais, como a prevista no artigo 156.º do CPA, a respeito do regime da eficácia retroativa dos atos administrativos, ou a estabelecida nos artigos 166.º e seguintes do CPA, quanto à revogação, por exemplo, de atos constitutivos de direitos<sup>31</sup>.
177. Assim, o que nos interessa aqui é apenas o *princípio da boa-fé* na sua vertente de *proteção da confiança* e enquanto (subprincípio da justiça e) princípio geral da atividade administrativa. Por outras palavras, o que importa considerar é o princípio da boa-fé consagrado constitucionalmente no artigo 266.º, n.º 2, da Constituição e legalmente concretizado no artigo 10.º do CPA.
178. Neste âmbito, é inegável que num mundo dominado pela desconfiança e em que muitas vezes se forma um abismo entre a Administração e os particulares, o reconhecimento claro e inequívoco do princípio geral da boa-fé presta um serviço inestimável à justiça, contribuindo para satisfazer a necessidade premente de criar um clima de confiança e de previsibilidade no seio da Administração Pública<sup>32</sup>.
179. E isto porque, em geral, a confiança representa um valor decisivo, excluindo atuações nocivas ao desenvolvimento da vida em sociedade e conferindo estabilidade e previsibilidade aos comportamentos humanos, pelo que, na sua ausência, *"apenas seriam possíveis fórmulas muito simples de cooperação humana"*<sup>33</sup>.
180. Por essa razão, também a Administração Pública tem de estar *"obrigada a obedecer à bona fide nas relações com os particulares. Mais: ela deve mesmo dar, também aí, o exemplo aos particulares da observância da boa-fé, em todas as várias manifestações, como núcleo essencial*

<sup>29</sup> Cf. GOMES CANOTILHO, *Direito Constitucional e Teoria da Constituição*, Coimbra, 1998, p. 256.

<sup>30</sup> Cf., entre tantos outros, Acórdão n.º 473/92, DR, I, de 22 de janeiro de 1993; Acórdão n.º 1/97, DR, I, de 5 de março; Acórdão n.º 24/98, DR, II, de 19 de fevereiro; Acórdão n.º 311/2000, DR, II, de 6 de fevereiro de 2001.

<sup>31</sup> Cf. FREITAS DO AMARAL, *Curso...*, *ob. cit.*, p. 119; FEDERICO CASTILLO BLANCO, *La protección de confianza en el derecho administrativo*, Madrid-Barcelona, 1998, pp. 77 e segs.

<sup>32</sup> Cf. FREITAS DO AMARAL *et alii*, *Código do Procedimento Administrativo Anotado*, 1997, p. 47.

<sup>33</sup> Cf. MENEZES CORDEIRO, *Da Boa Fé...*, *ob. cit.*, p. 1242.



do seu comportamento ético. Sem isso nunca se poderá afirmar que o Estado (e com ele as outras entidades públicas) é pessoa de bem<sup>34</sup>.

181. E a maturação, na opinião pública de um Estado Democrático, da consciência de que o Estado é pessoa de bem, em lugar de se transformar no modelo de pessoa sem escrúpulos no cumprimento da lei e dos princípios metajurídicos que o regem, ou sem normas éticas e irresponsável no seu comportamento quotidiano, é condição *sine qua non* da própria credibilidade das instituições públicas<sup>35</sup>.
182. Por outras palavras, "a Administração não pode mudar injustificadamente de critério, não pode dar o dito por não dito, não pode negar o que já havia prometido, não pode formular novas exigências que não apresentou em tempo oportuno, não pode querer culpar o particular por atitudes que ela própria o autorizou a tomar, ou por atividades que o incitou a iniciar" antes do tempo devido<sup>36</sup>.
183. Em contrapartida, a tutela da confiança não pode ser "arvorada em princípio absoluto, ocorrendo apenas nas situações particulares que a justificam"<sup>37</sup>.
184. Assim, embora a "confiança exprima a situação em que uma pessoa adere, em termos de actividade ou de crença, a certas representações, passadas, presentes ou futuras, que tenha por efectivas", a verdade é que o processo que conduz ao surgimento das situações de confiança relevantes não pode ser exclusivamente imputado à dedução ou à indução individual, antes compreendendo uma multiplicidade de dados, onde desempenha um papel fundamental a duração, a intensidade e a estabilidade das situações jurídicas, mas também onde "saber e não-saber se mesclam"<sup>38</sup>.
185. Pelas razões acabadas de apontar, a Doutrina tem subordinado a tutela da confiança ao **preenchimento de quatro pressupostos ou requisitos**. A saber:
- a existência de uma situação de confiança;
  - a existência de uma justificação para essa confiança;
  - a existência de um investimento de confiança;
  - a imputação da situação de confiança<sup>39</sup>.

<sup>34</sup> Cf. FREITAS DO AMARAL, *Curso ...*, ob. cit., p. 118.

<sup>35</sup> Cf. F. QUADROS, *O concurso público na formação do contrato administrativo*, in *Revista da Ordem dos Advogados*, 1987, p. 725.

<sup>36</sup> Cf. FREITAS DO AMARAL, *Curso ...*, ob. cit., pp. 119-120.

<sup>37</sup> Cf. *ibidem*.

<sup>38</sup> Cf. MENEZES CORDEIRO, *Da Boa Fé ...*, pp. 1234 e 1242.

<sup>39</sup> Cf. FREITAS DO AMARAL, *Curso ...*, ob. cit., p. 120; MENEZES CORDEIRO, *Da Boa Fé ...*, pp. 1243 e segs.; BAPTISTA MACHADO, *Tutela da confiança e "venire contra factum proprium"*, in *Obra Dispersa*, Braga, 1991, pp. 414 e segs.



R4 J

186. Cumpre, pois, à medida que se for concretizando cada um dos requisitos, aferir da respetiva verificação no caso concreto.
187. Assim, **em primeiro lugar**, a exigência de uma situação de confiança devidamente formada implica a necessidade de a pessoa lesada se encontrar de boa-fé; trata-se aqui, naturalmente, de uma boa-fé subjetiva ou ética, em que a pessoa lesada desconhece a divergência entre a aparência e a realidade ou entre as indicações disponíveis relativamente a certa questão e a sua evolução futura.
188. Compreende-se também que *"o cuidado e as precauções a exigir da parte que reivindica a proteção da sua boa fé serão tanto maiores quanto mais volumosos forem os «investimentos» (iniciativas, actos de disposição, decisões) feitos com base na confiança. Sobretudo quando situações particulares façam suscitar dúvidas sobre a verdade da situação aparente" ou sobre as intenções da contraparte*<sup>40</sup>.
189. Ora, quanto a este primeiro requisito, dúvidas não restam de que o particular, neste caso **a Carris, se encontra(va) de boa-fé e que, nessa medida, se verifica uma situação de confiança legítima.**
190. Assim é porquanto, quando apresentou a sua candidatura, confiou, legitimamente e de boa-fé, que os critérios de avaliação e de desempate fossem aplicados em conformidade com as regras previstas no regime aplicável e, nessa medida, que em caso de empate, ficariam *"em lugar superior as [candidaturas] que adquirem maior número de autocarros limpos"*.
191. Em **segundo lugar**, para que a confiança seja digna de tutela, é necessário que existam elementos objetivos capazes de provocarem uma crença plausível, ou seja, a confiança tem de estear-se *"numa conduta de alguém que de facto possa ser entendida como uma tomada de posição vinculante em relação a dada situação futura [...]". O ponto de partida é, pois, uma anterior conduta de um sujeito jurídico que, objectivamente considerada, é de molde a despertar noutrem a convicção de que também no futuro se comportará, coerentemente, de determinada maneira. Pode tratar-se de uma mera conduta de facto ou de uma declaração jurídico-negocial que, por qualquer razão, seja ineficaz e, como tal, não vincule no plano do negócio jurídico*<sup>41</sup> ( ).

<sup>40</sup> Cf. BAPTISTA MACHADO, *Tutela da confiança ...*, ob. cit., p. 418.

<sup>41</sup> Cf. BAPTISTA MACHADO, *Tutela da confiança ...*, ob. cit., p. 416.



192. Além disso, *"para que a conduta em questão se possa considerar causal em relação à criação da confiança, é preciso que ela directa ou indirectamente revele a intenção do agente de se considerar vinculado a determinada atitude no futuro"*<sup>42</sup>.
193. Ora, quanto a este segundo aspeto, é **por demais evidente que a situação de confiança criada na esfera da Carris resultou da clareza da norma**, que densifica a existência de *"um critério de desempate adicional"* designado por *"total de emissões anuais (kgCO2eq) evitadas pela operação"*, concretizado nos seguintes termos: *"ficando em lugar superior as que adquirem maior número de autocarros limpos"*. De resto, como se viu, **todos os demais elementos interpretativos** apontam, sem margem para dúvida, para este mesmo entendimento.
194. A este respeito, não havia absolutamente nenhuma razão para o particular não criar uma crença plausível de que a EGFA – que se havia autovinculado à aplicação desta norma – viesse, na fase final do procedimento, aventar uma nova metodologia de aplicação do critério final de desempate.
195. Em **terceiro lugar**, o problema da tutela da confiança só se coloca se tiver havido desenvolvimento efetivo de atividades jurídicas assentes sobre a crença formada.
196. Na realidade, *"o conflito de interesses e a necessidade de tutela jurídica apenas surgem quando uma contraparte, com base na situação de confiança criada, toma posições ou organiza planos de vida de que lhe surgirão danos, se a sua confiança legítima vier a ser frustrada"*.
197. Ora, no que toca ao terceiro requisito, afiguram-se dispensáveis longas considerações, bastando, para o efeito, constatar-se que **a Carris trabalhou ativamente nesta candidatura, tendo organizado o seu plano de trabalhos convicta na elegibilidade da sua candidatura para a atribuição do financiamento, em virtude da elevada quantidade de autocarros que se propôs a adquirir** (uma vez que tinha presente que atingiria o critério máximo em todos os critérios de seleção, como se verificou).
198. Em **quarto e último lugar**, a invocação com sucesso do princípio da confiança implica a existência de um autor a quem se deva a entrega confiante do tutelado; de facto, no instituto em apreço, *"a ideia básica é a de que ninguém deverá sofrer prejuízos em razão de uma circunstância que se situa no âmbito pessoal de outra, ou, mais concretamente, a ideia de que todo aquele que cria uma particular situação de risco para os interesses de terceiros deve em princípio «responder» por esse risco"*<sup>43</sup>.

<sup>42</sup> Cf. *ibidem*.

<sup>43</sup> Cf. BAPTISTA MACHADO, *Tutela da confiança ...*, ob. cit., pp. 414-415.



NA G

199. Não que se exija "culpa por parte do responsável pela criação da situação de confiança. Mas exige-se que ele estivesse em condições de poder agir de outra maneira, designadamente, que tivesse podido conhecer e impedir a aparência criada, usando o cuidado normal, que devesse e pudesse conhecer que, ao adoptar a conduta que cria a confiança, se priva para o futuro de parte da sua liberdade de decisão pessoal"<sup>44</sup>.
200. Ora, *last but not least*, independentemente da culpa na atuação desconforme à confiança suscitada, certo é que **reside única e exclusivamente na esfera da EGFA o dever de garantir que a conduta exteriorizada em certo momento, i.e., na publicitação das regras do Aviso (e respetiva autovinculação), a adstria à prática futura de atos administrativos com conteúdo vinculado àqueles parâmetros.**
201. Note-se ainda, a este propósito, que não parece existir entre os requisitos em causa uma relação de hierarquia e, além disso, "não são todos eles em absoluto indispensáveis: a falta de um pode ser compensada pela intensidade especial que assumam alguns – ou algum – dos restantes"<sup>45</sup>.
202. Dito de outra forma, "os pressupostos enunciados para a protecção da confiança, como princípio, devem ser encarados de um modo global, ou seja, conjuntamente utilizados. Não que a falta de um deles seja absolutamente irrelevante, mas a sua inter-relação é tal que só articuladamente podem ser encarados. No fundo, eles integram o que pode ser qualificado como um «sistema móvel»"<sup>46</sup>.
203. Em todo o caso, julga-se ter ficado plenamente demonstrada a verificação *in casu* de **todos os requisitos** dos quais depende a tutela da confiança.
204. Em suma, **também à luz dos princípios da boa-fé e da protecção da confiança a ideada decisão de atribuição da subvenção em função da hierarquização das candidaturas na sequência do critério adotado pela EGFA, se afigura violar grosseiramente os parâmetros jurídico-decisórios a que aquela entidade administrativa se encontra vinculada.**
205. É que, na verdade, conforme explicitado, dos princípios do Estado de Direito e da boa fé plasmados nos artigos 2.º e 266.º, n.º 2, da CRP, resulta a necessária protecção da confiança e das expectativas legitimamente depositadas na ação global dos órgãos estatais, já que, sem a possibilidade, juridicamente garantida, de poder calcular e prever os possíveis desenvolvimentos

<sup>44</sup> Cf. *ibidem*.

<sup>45</sup> Cf. FREITAS DO AMARAL, *Curso ...*, ob. cit., p. 137; MENEZES CORDEIRO, *Da Boa Fé ...*, p. 1249.

<sup>46</sup> Cf. MARCELO REBELO DE SOUSA, *Lições de Direito Administrativo*, I, Lisboa, 1994/95, p. 141.



da actuação dos poderes públicos suscetíveis de se repercutirem na sua esfera jurídica, cada entidade ou indivíduo se converteria "em mero objecto do acontecer estatal"<sup>47</sup>.

206. Assim, o ato administrativo que venha a ser praticado com o conteúdo ora notificado será inválido, nos termos do disposto no artigo 163.º, n.º 1, do CPA, com as legais consequências.

### III. 6. VIOLAÇÃO DO PRINCÍPIO DA IGUALDADE

207. Na senda do artigo 13.º da CRP, o princípio da igualdade "impõe aos poderes públicos um tratamento igual de todos os seres humanos perante a lei e uma proibição de discriminações materialmente infundadas, sem prejuízo de obrigar a diferenciações entre pessoas, sempre que existam especificidades atendíveis e carentes de tutela ou proteção"<sup>48</sup>.
208. Mas, como enfatizou o Tribunal Constitucional, "a igualdade jurídica é sempre uma igualdade proporcional, pelo que a desigualdade justificada pela diferença de situações não está imune a um juízo de proporcionalidade. A dimensão da desigualdade do tratamento tem que ser proporcionada às razões que justificam esse tratamento desigual, não podendo revelar-se excessiva"<sup>49</sup>.
209. Dos inúmeros sentidos que este comando constitucional representa, há um que é tido como o sentido fundamental e que se manifesta numa dupla vertente – negativa e positiva<sup>50</sup>.
210. Assim, "[o] sentido primário da fórmula constitucional é negativo: consiste na vedação de privilégios e discriminações. [...] Mais rico e exigente vem a ser o sentido positivo do princípio da igualdade: (i) tratamento igual de situações iguais (ou tratamento semelhante de situações semelhantes); (ii) tratamento desigual de situações desiguais, mas substancial e objetivamente desiguais e não criadas ou mantidas artificialmente pelo legislador; (iii) tratamento em moldes de proporcionalidade das situações relativamente iguais ou desiguais e que, consoante os casos, se converte para o legislador ora em mera faculdade, ora em obrigação; (iv) tratamento das situações não apenas como existem mas também como devem existir (acrescentando-se, assim, uma componente ativa ao princípio e fazendo da igualdade perante a lei uma verdadeira igualdade

<sup>47</sup> Cf. JORGE REIS NOVAIS, *Os Princípios Constitucionais Estruturantes da República Portuguesa*, Coimbra: Coimbra Editora, 2004, pp. 261 e 262.

<sup>48</sup> Cf. CARLOS BLANCO DE MORAIS, *Curso de Direito Constitucional, Teoria da Constituição*, Tomo II, Almedina, 2018, p. 497.

<sup>49</sup> Cf. Acórdão do Tribunal Constitucional n.º 353/2012, de 20.07.2012.

<sup>50</sup> Cf. JORGE MIRANDA e RUI MEDEIROS, "Anotação ao artigo 13.º", in J. Miranda/R. Medeiros, *Constituição Portuguesa Anotada*, I, 2.ª ed., Lisboa: Universidade Católica Editora, 2017, p. 166.



MA J

através da lei); (v) consideração do princípio não como uma "ilha", antes como princípio a situar no âmbito dos padrões materiais da Constituição"<sup>51</sup>.

211. O *princípio da igualdade* é, como se sabe, um dos pilares fundamentais em qualquer procedimento concursal, especialmente nos relativos à atribuição de fundos públicos.
212. No caso concreto, este princípio exige que todos os candidatos sejam tratados de forma equitativa, estando sujeitos a regras claras e a critérios objetivos pré-estabelecidos, durante todo o procedimento.
213. De resto, estas exigências decorrem também do *princípio da boa administração* que impõe que a EGFA assegure a eficiência, clareza e justiça, garantindo o cumprimento do *bloco de juridicidade* aplicável.
214. Sucede que a atuação da EGFA levanta vários problemas neste campo.
215. Desde logo, como se viu, fundamenta a sua decisão numa interpretação do critério de desempate, que não se adequa com a correta interpretação da respetiva norma,
216. Aplicando, além do mais, uma metodologia para a hierarquização das candidaturas que não tem suporte na própria norma invocada, o que evidencia uma posição manifestamente parcial na aplicação do critério de desempate, comprometendo o devido *tratamento igualitário* dos candidatos.
217. Por outro lado, a metodologia de desempate utilizada pela EGFA tem como pressuposto determinante o número de quilómetros anuais declarado nas candidaturas.
218. Só que, não existe, no procedimento concursal, qualquer metodologia pré-estabelecida para validar ou uniformizar os quilómetros declarados pelos candidatos.
219. Assim, estes têm liberdade de declarar valores que podem ser *excessivamente otimistas* ou *excessivamente cautelosos*.
220. Veja-se a título de exemplo os seguintes casos:
  - (i) **Alsa Todi Metropolitana de Lisboa, Lda.**: os valores dos quilómetros percorridos por veículo por ano são calculados com base nas rotas a que estarão alocados; contudo, não se apresenta qualquer indicação sobre o número de veículos que é usado atualmente para prestar esses serviços, nem que essas rotas serão operadas exclusivamente por estes

<sup>51</sup> Cf. *ibidem*.



veículos. Assim, face aos valores apresentados por outros operadores as distâncias estimadas são muito elevadas, o que é também confirmado quando se compara o número global de veículos.km anuais operados pelo Lote 4 da Carris Metropolitana com o número total de veículos afetos a essa operação<sup>52</sup>;

- (ii) **NEX Continental Holding SL - Sucursal em Portugal:** os valores dos quilómetros percorridos por veículo por ano são calculados com base nas rotas a que estarão alocados; contudo, não se apresenta qualquer indicação sobre o número de veículos que é usado atualmente para prestar esses serviços nem que essas rotas serão operadas exclusivamente por estes veículos. Assim, face aos valores apresentados por outros operadores as distâncias estimadas são muito elevadas;
- (iii) **Barraqueiro Transportes, S.A.:** a justificação para as distâncias assenta também nas linhas que vão operar, mas sem apresentar detalhes sobre a situação atual ou se outros veículos serão usados nessas linhas. Mais uma vez, observam-se valores extremamente elevados quando se comparam com os relatórios oficiais<sup>53</sup>;
- (iv) **SCOTTURB - Transportes Urbanos Lda.:** a produção de transporte (veículos.km) é apenas declarada, havendo depois um anexo com detalhe dos km por linha, mas sem explicar quais os veículos que operam atualmente esses serviços e como será feita a alocação. Mais uma vez, denotam-se valores bastante superiores aos observados quando se comparam com os relatórios oficiais<sup>54</sup>;
- (v) **Serviços Municipalizados de Transportes Colectivos do Barreiro:** a produção de transporte (veículos.km) é apenas declarada; no enquadramento da candidatura refere-se que o operador realiza 2.821.926 veículos.km por ano, com uma frota de 60 autocarros a Gás Natural, o que resultaria numa média de 47.032 km/ano, inferior aos valores

<sup>52</sup> Por exemplo, de acordo com um relatório da TML o valor de oferta em 2022 terá sido de 8.183.000 veículos.km (Tabela 3.2.4-1 – Veículos.km produzidos, Pg 56) e de veículos 238 (Tabela 3.4-1 – Número de veículos por operador e por ano, Pg. 66), o que sugere uma média global de 34,4 mil veículos.km por ano, muito afastada dos valores apresentados em sede de candidatura (Fonte: [https://www.tmlmobilidade.pt/wp-content/uploads/2023/06/Relatorio\\_04\\_TML\\_2023\\_Reg1370\\_2022.pdf](https://www.tmlmobilidade.pt/wp-content/uploads/2023/06/Relatorio_04_TML_2023_Reg1370_2022.pdf))

<sup>53</sup> Por exemplo quando se comparam com os valores obtidos nas Tabelas 3.2.4-1 – Veículos.km produzidos, Pg 56 e Tabela 3.4-1 para a operação da Rodoviária de Lisboa, que sugere uma média global de 40,5 mil veículos.km por ano, muito afastada dos valores apresentados em sede de candidatura (Fonte: [https://www.tmlmobilidade.pt/wp-content/uploads/2023/06/Relatorio\\_04\\_TML\\_2023\\_Reg1370\\_2022.pdf](https://www.tmlmobilidade.pt/wp-content/uploads/2023/06/Relatorio_04_TML_2023_Reg1370_2022.pdf))

<sup>54</sup> Por exemplo, valores obtidos nas Tabelas 3.2.4-1 – Veículos.km produzidos, Pg 56 e Tabela 3.4-1 para a operação da Scotturb, que sugere uma média global de 62,6 mil veículos.km por ano, muito afastada dos valores apresentados em sede de candidatura (Fonte: [https://www.tmlmobilidade.pt/wp-content/uploads/2023/06/Relatorio\\_04\\_TML\\_2023\\_Reg1370\\_2022.pdf](https://www.tmlmobilidade.pt/wp-content/uploads/2023/06/Relatorio_04_TML_2023_Reg1370_2022.pdf))



apresentados na candidatura não se apresentando qualquer justificação para esta diferença;

- (vi) **Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, E.I.M., S.A.:** a produção de transporte (veículos.km) é apenas declarada; no enquadramento da candidatura refere-se que o operador realiza 22,3 milhões de veículos.km por ano com uma frota de 468 autocarros, o que resultaria numa média de 47.650 km/ano, inferior aos valores apresentados na candidatura não se apresentando qualquer justificação para esta diferença;
- (vii) **Transportes Beira Douro, LDA.:** a produção de transporte (veículos.km) é apenas declarada; no enquadramento da candidatura refere-se que o operador realiza 3,6 Milhões de veículos.km por ano com uma frota de 80 autocarros, o que resultaria numa média de 45.000 km/ano, ligeiramente inferior aos valores apresentados na candidatura não se apresentando qualquer justificação para esta diferença.

221. Em face do exposto, o critério de desempate extraordinário de que ilegalmente a EGFA assenta numa metodologia que parte de um *critério contaminado* pela subjetividade, o que é evidenciado pela *diversidade de critérios* para a contabilização do número de quilómetros anuais indicados pelos candidatos.
222. Nessa medida, o critério de desempate adotado pela EGFA tem evidentes fragilidades que impactam o concurso em diferentes níveis.
223. *Desde logo*, os candidatos que fornecem estimativas mais elevadas de quilometragem são claramente beneficiados, pois o impacto ambiental da sua operação é considerado superior, mesmo que os valores não sejam realistas, havendo, por isso, um *favorecimento artificial* de candidaturas.
224. Assim, os candidatos deixam de competir em condições de igualdade, pois a ausência de critérios permite vantagens baseadas em declarações subjetivas e não em dados objetivos e verificáveis.
225. Com efeito, as candidaturas que apresentaram cálculos mais conservadores, baseados em previsões realistas e que, por isso, são mais robustas e alinhadas com os objetivos do procedimento concursal, são consideradas inelegíveis para financiamento, por oposição a candidaturas menos sustentadas, que se baseiam apenas em estimativas irrealistas.
226. Não se pode sequer arguir que o critério é adequado na medida em que os candidatos ficam vinculados a essa quilometragem, uma vez que, como se sabe, a única consequência aplicável quando se verificar o irrealismo dos dados apresentados é uma mera potencial correção do montante financeiro a atribuir, enquanto as demais candidaturas ficam logo *a priori* excluídas.



227. É, por isso, um caso paradigmático em que a falta de rigor compensa.
228. Além do mais, a inexistência de critérios objetivos para validar os dados indicados pelos candidatos, compromete a própria avaliação das candidaturas, porquanto esta fica exclusivamente dependente de informações que estes fornecem, sem garantia de precisão ou proporcionalidade.
229. Sendo que, o princípio da igualdade exige também que todos os candidatos sejam avaliados com base em critérios objetivos, verificáveis e previamente definidos.
230. Nesta medida, a metodologia adotada pela EGFA implica a *atribuição de vantagens seletivas injustificadas*, o que cria condições perfeitas para uma **“competição desequilibrada”**, potenciando situações de distorção no mercado.
231. O que implica uma manifesta violação das obrigações que incidem sobre a EGFA e, simultaneamente, compromete o princípio essencial de qualquer procedimento concursal, especialmente no contexto de atribuição de subvenções públicas provenientes de fundos europeus.
232. Assim, o ato administrativo que venha a ser praticado com o conteúdo ora notificado será **inválido, nos termos do disposto no artigo 163.º, n.º 1, do CPA, com as legais consequências.**

**III. 7. ATRIBUIÇÃO DE SUBVENÇÃO A CANDIDATURAS INELEGÍVEIS**

233. Nos termos do Aviso, é pressuposto essencial para avaliação do mérito da candidatura que esta observe os requisitos de elegibilidade (cf. número 12.1 do Aviso).
234. Contudo, nem todos os candidatos considerados elegíveis pela EGFA observam os requisitos aplicáveis. Vejamos porquê:
- a) A candidatura da SCOTTURB – Transportes Urbanos, Lda.**
235. O número 3 do Aviso, com a epígrafe “Beneficiários”, que determina o universo de entidades que são elegíveis para a atribuição de apoios, prevê que **“são elegíveis Municípios, Áreas Metropolitanas, Comunidades Intermunicipais e empresas, entidades e concessionárias com competências no domínio do transporte público coletivo de passageiros que, na aceção do artigo 3.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua atual redação, prestem um ou mais dos seguintes serviços:**



NA T

- a) Serviço público de transporte de passageiros municipal;
- b) Serviço público de transporte de passageiros intermunicipal;
- c) Serviço público de transporte de passageiros inter-regional, desde que explorados ao abrigo de contratos de serviço público;
- d) Serviço público de transporte de passageiros flexível, não podendo ser neste caso beneficiários empresas, pessoas coletivas ou pessoas singulares licenciadas para o transporte em táxi, nem instituições particulares de solidariedade social;
- e) Serviço público de transporte escolar ao nível do município, nos termos do artigo 37.º, do RJSPTP e do Decreto-Lei n.º 21/2019, de 30 de janeiro" (destaques acrescentados).

236. Tal disposição reflete o critério regulamentar constante do artigo 4.º da Portaria n.º 109/2024/1.
237. Adicionalmente, o Aviso estabelece, no número 7.2, um outro critério de elegibilidade relevante: "*poder legalmente desenvolver as atividades no território abrangido pela categoria, tipologia das operações e investimentos a que se candidata*".
238. Em face destes requisitos, não parece que a candidatura da SCOTTURB – Transportes Urbanos, LDA., possa ser entendida como uma entidade elegível para efeitos deste procedimento concursal.
239. *Em primeiro lugar*, de acordo com informação pública disponível, a SCOTTURB – Transportes Urbanos, LDA, não presta atualmente serviço de transporte público rodoviário no concelho de Cascais.
240. De acordo com a informação disponibilizada no Portal do Município de Cascais<sup>55</sup>, com data de 1 de agosto de 2024,, "[f]oi aprovada por unanimidade a proposta relativa à **cisão da sociedade Scotturb - Transportes Urbanos, Lda., e o início da operação pela nova entidade Scotturb II Cascais, Lda.**, no âmbito do Contrato de Prestação do Serviço Público de Transporte Rodoviário Regular de Passageiros no concelho. Este procedimento teve origem no Concurso Público n.º 893/DCOP/2018", na sequência d"[a] deliberação de 19 de dezembro de 2023 adjudicou a proposta da SCOTTURB – TRANSPORTES URBANOS, LDA, com contrato assinado em 15 de maio de 2024 e visto prévio pelo Tribunal de Contas em julho de 2024" (destaques acrescentados),
241. Acrescentando que, "[e]m julho de 2024, a **Scotturb II Cascais, Lda. informou que, devido à cisão, seria a nova co-contratante do contrato de prestação de serviços, com início de operação previsto para 1 de setembro de 2024 (...). A Câmara reconheceu Scotturb II Cascais,**

<sup>55</sup> <https://www.cascais.pt/noticia/cascais-avanca-com-novas-aquisicoes-e-projetos-de-mobilidade>



*Lda. como a nova co-contratante, aceitou o início da operação a 1 de setembro de 2024 (...)* (destaques acrescentados).

242. Ou seja, a co-contratante do Contrato de Prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no concelho de Cascais, na sequência do Concurso Público n.º 893/DCOP/2018, assinado em 15 de maio de 2024 (o "**Contrato de Prestação de Serviços**"), é a Scotturb II Cascais, Lda. e não a candidata Scotturb - Transportes Urbanos, Lda..
243. Sendo que a candidatura da Scotturb - Transportes Urbanos, Lda., foi avaliada tendo por base o "*contratualizado pela autoridade de transportes, neste caso, o Município de Cascais*", tendo por referência o "*contrato de concessão (...) formalizado em maio de 2024*" que obteve "*o visto do Tribunal de Contas em julho de 2024*" (cf. Projeto de Decisão).
244. Deste modo, mesmo que se considerasse que esta entidade respeitava os critérios de elegibilidade aquando da apresentação da candidatura, esta alteração impacta diretamente a sua capacidade de executar a operação para a qual pretende obter financiamento no presente procedimento concursal.
245. *Em segundo lugar*, resulta dos requisitos acima referidos que apenas são elegíveis entidades que prestem os serviços acima elencados, estando legalmente habilitadas para o efeito.
246. Em sentido contrário, extrai-se que não são elegíveis entidades que possam vir a prestar esses serviços no futuro, mas que ainda não o façam.
247. De resto, o Aviso não prevê expressamente uma situação de "*capacidade futura*"; ou seja, não permite que a capacidade legal do candidato para o exercício da atividade possa ser adquirida após a submissão das candidaturas.
248. O racional é claro: o propósito deste concurso é financiar a descarbonização dos transportes públicos atualmente em atividade, através da substituição e reforço das frotas atualmente existentes por veículos com emissões nulas.
249. Tal intuito resulta, desde logo, do artigo 1.º da Portaria n.º 109/2024/1, que prevê o seguinte: "*o presente Sistema de Incentivos visa implementar o investimento C21-i12 do PRR (...) e apoiar a aquisição de autocarros com nível nulo de emissões para assegurar exclusivamente serviços públicos de transporte coletivo de passageiros **sob gestão de autoridades de transporte inseridas no território de Portugal continental (...) para renovação e reforço das frotas** com um impacto muito relevante na promoção da utilização do transporte público, através do reforço da oferta, do aumento do conforto e da qualidade de serviço prestado, assim como na descarbonização e apoio à transição energética do setor dos transportes, sem emissões de gases*



11.1A 5

com efeito de estufa (GEE), e do aumento da incorporação de energias renováveis no setor do transporte público rodoviário de passageiros" (destaques acrescentados).

250. Assim, a mera existência de um contrato de prestação de serviços de transporte não implica que, efetivamente, as inerentes atividades estejam a ser prestadas pelo operador aquando da apresentação da sua candidatura.
251. A cláusula 14.<sup>a</sup> do Contrato de Prestação de serviços prevê um período transitório – que antecede o início da operação –, com a "duração máxima de 6 (seis) meses", que tem por objetivo "a) Permitir ao prestador do serviço usufruir do tempo necessário para preparar a alocação de todos os recursos humanos e materiais em ordem ao início efetivo da operação objeto do contrato; b) Propiciar a articulação entre as Partes, na medida das responsabilidades de cada uma no contrato".
252. A mesma norma clarifica ainda que "[d]urante o PERÍODO TRANSITÓRIO e até ao início efetivo da operação objeto do contrato, o prestador do serviço não tem direito a qualquer remuneração".
253. Sendo que, de acordo com a mesma informação disponibilizada no Portal do Município de Cascais, o início da operação apenas terá ocorrido em 1 de setembro de 2024, momento em que a entidade Scotturb II Cascais, Lda., terá iniciado o exercício da atividade de transporte público de passageiros no Município de Cascais.
254. **Termos em que deve a candidata Scotturb - Transportes Urbanos, Lda., ser excluída por não reunir os requisitos de elegibilidade previstos nos números 3 e 7 do Aviso.**

**b) A candidatura da Alsa Todia Metropolitana de Lisboa, Lda. e da Nex Continental Holdings S.L. - Sucursal em Portugal**

255. Conforme se pode constatar através da tabela de ordenação das candidaturas plasmada no Segundo Relatório Preliminar, as candidaturas apresentadas pelas sociedades *Alsa Todia Metropolitana de Lisboa, Lda.* (a "**Alsa Todia**") e a *Nex Continental Holdings S.L. - Sucursal em Portugal* (a "**Nex Portugal**") foram consideradas elegíveis para financiamento.
256. Sucede que, de acordo com informação pública disponível, o capital social da *Alsa Todia* é maioritariamente detido – em 65% – pela *Nex Continental Holdings S.L.U.*, que, por sua vez, é também a "*sociedade-mãe*" da *Nex Portugal*, sua sucursal em Portugal.



257. Tratam-se, portanto, de duas sociedades comerciais que se encontram numa relação de domínio, nos termos do disposto no artigo 486.º do Código das Sociedades Comerciais. Com efeito, embora a Nex Portugal seja apenas um estabelecimento comercial secundário (dependente da Nex Continental Holdings S.L.U.), desprovido de personalidade jurídica, a "sociedade-mãe" detém mais de 50% do capital social da Alsa Todia.
258. Conforme houve oportunidade de referir, o procedimento de concessão de subvenção aqui em causa deve observância às regras previstas no Regulamento 651/2014, que o caracteriza como um "procedimento de concurso competitivo" e elege o valor da concorrência como fim a visar pela concessão dos auxílios em crise, que, quanto mais, deve, conforme referido, "basear-se em critérios de elegibilidade e seleção objetivos, claros, transparentes e não discriminatórios [...]" (cf. artigo 36.º-A, n.º 4, a), e 36.º-B, n.º 4, a)). (cf. artigo 36.º-A, n.º 4, a), e 36.º-B, n.º 4, a)).
259. Assim, como se viu acima, embora o presente procedimento não seja diretamente regido por regras de contratação pública, nem por isso deixa de se subordinar ao *princípio da concorrência* e a outros *princípios gerais de direito administrativo*, que são também característicos do direito da contratação pública, como seja o princípio da igualdade e não discriminação de concorrentes e candidatos.
260. Conforme nota Paulo Linhares Dias, em monografia recente sobre a matéria, "[a] *introdução da concorrência seletiva nos procedimentos de concessão de subvenções decorre da europeização do direito administrativo, sobretudo em matéria das subvenções financiados pelos fundos* [– como sucede *in casu* –], o que traduz uma mudança de paradigma. I.e., *passamos do procedimento não seletivo, que apenas obedecia à lógica do first come first served, para uma lógica muito mais próxima da contratação pública*"<sup>56</sup> (destaques acrescentados).
261. Uma das decorrências lógicas do princípio da concorrência é, consabidamente, a regra que veda a participação simultânea, num mesmo procedimento aberto à concorrência, de empresas que se encontram numa relação de domínio ou grupo, sempre que existam fortes indícios de que essa relação teve influência sobre o conteúdo respetivo das propostas ou candidaturas, revelando-se ter havido uma prática concertada por parte de dois ou mais operadores com vista a falsear as regras da concorrência.
262. Veja-se, nesse sentido, o acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça da União Europeia em 19.5.2009, no âmbito do processo C-538/07 (vulgarmente conhecido por acórdão *Assitur*), que, embora ressalve que "a questão de saber se a relação de domínio em causa teve influência sobre

<sup>56</sup> Cf. A Atividade Administrativa de Fomento – Contributo para uma teoria das subvenções e ajudas públicas, Coimbra: Almedina, 2023, p. 526.



NA J

o conteúdos das propostas apresentadas pelas empresas envolvidas no âmbito de um mesmo concurso público exige um exame e uma apreciação dos factos que cabe às entidades adjudicantes efectuar”, é igualmente perentório ao afirmar que “[a] constatação de tal influência, independentemente da forma que assuma, basta para que essas empresas sejam excluídas do processo em questão”.

263. Conforme sublinha Rodrigo Esteves de Oliveira, “[d]ecisivo, nesta matéria é que as propostas [ou candidaturas] apresentadas sejam fruto, em primeiro lugar, da (relativa) autodeterminação das empresas em causa, é dizer, da respectiva **“autonomia na condução da sua política comercial e das actividades económicas**, designadamente no domínio da participação em adjudicações públicas” e que **revelem as características da “independência” e “confidencialidade”** (ver n.º 31 do acórdão Assitur)<sup>67</sup> (destaques acrescentados).
264. No caso concreto, foi possível constatar, no âmbito da consulta do processo administrativo, que as candidaturas apresentadas pelos candidatos Alsa Todi e Nex exibem um conjunto de elementos fortemente indiciadores da existência de troca de informações sobre o conteúdo de cada candidatura e um conseqüente comprometimento da independência e confidencialidade que lhe seria exigível.
265. Com efeito, compulsados os documentos constitutivos das candidaturas dos referidos operadores, verifica-se, desde logo, uma correspondência de características entre as memórias descritivas juntas pelos dois candidatos, designadamente o tipo e o tamanho de letra usado e o estilo de formatação dos respetivos cronogramas e tabelas.
266. Por outro lado, verifica-se semelhante identidade no que se refere à entidade emitente, ao destinatário e à data de emissão de um conjunto das faturas proforma submetidas com as referidas candidaturas:
- (i) As faturas proforma n.º 8 e n.º 7 apresentadas pela Alsa Todi e as faturas proforma n.º 3 e n.º 4 apresentadas pela Nex Portugal foram ambas emitidas pela Green Urban Mobility na mesma data (19.4.2024);
  - (ii) As faturas proforma n.º 24001477 e n.º 24001479 apresentadas pela Alsa Todi e as faturas proforma n.º 24000139 e n.º 2400141 apresentadas pela Nex Portugal não só foram emitidas pela mesma entidade – o fornecedor Otakar – como foram dirigidas à mesma pessoa (Miguel Angelo Alonso Julia).

<sup>67</sup> Cf. «Empresas em relação de grupo e contratação pública» in Revista de Contratos Públicos, n.º 2, Coimbra: CEDIPRE – Centro de Estudos de Direito Público e Regulação, Maio-Agosto 2011.



267. De resto, *também* o próprio conceito de “*empresa*” – relevante para efeitos do Aviso<sup>58</sup> – apresenta, no seio do direito da concorrência e, nomeadamente, em matéria de auxílios de estado<sup>59</sup>, uma noção específica, que atende à realidade material por oposição à formal.
268. Na senda da jurisprudência do TJUE, no artigo 3.º, n.º 2, da Lei da Concorrência<sup>60</sup> prevê que “[c]onsidera-se como uma única empresa, para efeitos da presente lei, o conjunto de entidades que, embora juridicamente distintas, constituem uma unidade económica ou mantêm entre si laços de interdependência decorrentes, nomeadamente: a) De uma **participação maioritária no capital**; b) Da **detenção de mais de metade dos votos atribuídos pela detenção de participações sociais**; c) Da **possibilidade de designar mais de metade dos membros do órgão de administração ou de fiscalização**; d) Do **poder de gerir os respetivos negócios**” (destaque acrescentados).
269. Assim, a Alsa Todia e a Nex Portugal constituem, para efeitos do regime da concorrência, uma única empresa, na medida em que a segunda detém – através da sua “*sociedade-mãe*” (a Nex Continental Holdings S.L.U.) – uma participação maioritária no capital da primeira.
270. Por conseguinte, a apresentação de uma dupla candidatura por entidades que, em bom rigor, constituem uma só empresa configura uma prática proibida pelas regras do Aviso, porquanto:
- (a) O financiamento público por beneficiário (no caso concreto, uma empresa) tem uma dotação máxima de 12.000.000,00 €, independentemente da categoria a que aquele se candidata (cf. ponto 6.3.1. do Aviso). De acordo com a decisão projetada no Segundo Relatório Preliminar, a Alsa Todia e a Nex Portugal foram constituídas beneficiárias de uma subvenção de valor total de 24.000.000,00 €, o que viola a regra em apreço.
- (b) Um dos critérios gerais de elegibilidade dos beneficiários veda a apresentação da mesma candidatura no âmbito da qual ainda esteja a decorrer o processo de decisão. Não poderiam, por isso, a Alsa Todia e a Nex Portugal que, como se viu, constituem materialmente uma só empresa apresentar mais que uma candidatura no âmbito do presente procedimento de concessão de subvenção (cf. alínea g) do ponto 7.2. do Aviso).

<sup>58</sup> A este respeito, recorde-se que o número 3 do Aviso, epigrafado “[b]eneficiários”, delimita o universo de beneficiários elegíveis nos seguintes termos: “são elegíveis Municípios, Áreas Metropolitanas, Comunidades Intermunicipais e empresas, entidades e concessionárias com competências no domínio do transporte público coletivo de passageiros [...]”.

<sup>59</sup> De acordo com o ponto 7.5. do Aviso as candidaturas a aprovar têm de evidenciar o cumprimento das disposições aplicáveis em matéria de auxílios de estado.

<sup>60</sup> Aprovada pela Lei n.º 18/2003, de 11 de junho, na sua versão atual.



MA J

271. A obliteração da concorrência causada pela participação simultânea surge agravada pela circunstância de as suas respetivas candidaturas visarem a mesma categoria de financiamento (a categoria 1), com vista a financiar operações nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto.
272. Assim, o facto de se terem sido ilegalmente selecionadas para financiamento, na mesma categoria, candidaturas que correspondem, materialmente, à mesma empresa "consome" 24.000.000 € de uma dotação total de apenas 45.000.000,00 €.
273. Em face do que antecede, conclui-se que participação simultânea da Alsa Todia e da Nex Portugal no presente procedimento de concessão de subvenção não só bole com o princípio da concorrência, como se afigura violar as regras previstas no ponto 6.3.1. e na alínea g) do ponto 7.2. do Aviso.
274. **Termos em que devem as candidaturas apresentadas pelos candidatos Alsa Todia Metropolitana de Lisboa, Lda. e Nex Continental Holdings S.L. - Sucursal em Portugal devem ser excluídas por violação do princípio da concorrência e das regras previstas no ponto 6.3.1. e alínea g) do ponto 7.2. do Aviso.**

### III. 8. ERRO NA DETERMINAÇÃO DO MONTANTE ELEGÍVEL PARA FINANCIAMENTO

275. De acordo com a decisão projetada no Projeto de Decisão, a EGFA terá apenas considerado como despesa elegível um montante de 10.904.767,14 €, ao invés do montante de 12.000.000,00 € indicado (e comprovado, conforme se procurará demonstrar) pela aqui Requerente.
276. Embora a EGFA não tenha cuidado de explicitar este seu entendimento, a "resposta" oferecida à pronúncia apresentada pela Carris, procedendo à transcrição parcial de informação constante da "Ficha de Avaliação" elaborada a respeito da Candidatura da Carris, indica, entre outros, o seguinte:

*"Para a tipologia B de veículo (Elétrico), o candidato apresenta um valor de autocarro limpo de 340.000€, que não foi considerado dado que não foi apresentada documentação de suporte. Foi apresentada uma proposta de 270.000€, que constitui o valor a considerar por cada autocarro de tipologia B. Para a tipologia B, o candidato apresenta um valor por autocarro equivalente que cumpre a norma Euro VI de 69.990 €, sendo o valor máximo a financiar por autocarro limpo de 200.010 €, que cumpre o limite de 270.000 € por autocarro elétrico."*  
(destaques acrescentados).



277. Por outro lado, no que respeita a "outras despesas elegíveis", a EGFA limita-se a transcrever informação constante da referida "Ficha de Avaliação", indicando:

"O candidato apresenta as Faturas N.º 2023.1.002178, 2023.1.002180, 2023.1.002179, 2023.1.002398, 2023.1.002176, 2023.1.002396, de 20/10/2023 e 31/10/2023, da empresa Nova Expressão - Planeamento de Media e Publicidade, S.A., relativas a despesas de comunicação, das quais se apuraram 74.617 € de outras despesas elegíveis. Relativamente ao meio Televisão, em esclarecimento, solicitam 20.000€; em documentos justificativos, apresentam 9.033,76+12.730,04€=21.763,80€, pelo que se consideram os 20.000€ justificados. Relativamente ao meio Internet, em esclarecimento, solicitam 40.000€; em documentos justificativos, apresentam 4.630,06+6.532,03+26 299,82€=37.461,91€, pelo que se consideram justificados 37.461,91€. Relativamente ao meio Exterior, em esclarecimento, solicitam 25.000€; em documentos justificativos, apresentam 17.155,23€, pelo que se consideram justificados 17.155,23€" (destaques acrescentados).

278. O entendimento perfilhado pela EGFA no que respeita ao cômputo da despesa elegível terá, assim, resultado de duas circunstâncias específicas: (i) de um lado, a consideração de um custo previsto de aquisição de autocarro limpo da categoria B (autocarros mini elétricos) inferior ao indicado pela Carris (340.000.00€ versus 270.000.000€), o que se traduziu numa diferença total de 1.049.850,00€ (um milhão, quarenta e nove mil e oitocentos e cinquenta euros) em despesa elegível; e (ii) de outro, a consideração, por parte do Fundo Ambiental, de "outras despesas" em montante inferior ao indicado pela Carris (120.000.00€ versus 74.617,00€), o que se traduziu numa diferença total de 45.382,86€ em despesa elegível.

279. Conforme pode constatar-se em face da "resposta" oferecida, em ambas as circunstâncias, a EGFA considerou que o montante de despesa elegível indicado pela Carris não se encontrava justificada por documentação de suporte e, por isso, procedeu à retificação (i.e. redução) do montante de despesa elegível.

280. No entanto, em ambos os casos, incorre em erro sobre os pressupostos de facto (erro de facto), procedendo a uma incorreta avaliação da realidade factual.

281. Senão, vejamos.

282. De acordo com o disposto no ponto 8.2. do Aviso, "[s]ão elegíveis as despesas com a aquisição de bens e serviços relativas às seguintes categorias:

a) Aquisição de Autocarros Limpos de acordo com as especificações indicadas no ponto 4 do presente AAC:



MA J

[...]

c) *Ações relacionadas com a assistência técnica específica para o projeto, bem como ações de comunicação e sensibilização do público-alvo e a monitorização dos resultados do projeto poderão ser elegíveis, desde que seja comprovada a sua relevância para o projeto*".

283. Conforme decorre do preenchimento que a Carris fez do Anexo III ao Aviso (também designado "*diagnóstico energético da operação*"), foi indicada despesa elegível por referência às categorias mencionadas nas alíneas a) e c) do ponto 8.2. do Aviso.

284. Assim, no que respeita à despesa incorrida com a aquisição de autocarros limpos, a Requerente indicou um montante de despesa elegível correspondente a 11.880.000 €, dos quais 4.050.000,00 € correspondem à despesa elegível incorrida com a aquisição dos autocarros mini elétricos.

285. Já no que respeita à despesa incorrida com ações de comunicação, a Carris indicou um montante de despesa elegível correspondente a 120.000,00 €.

286. Vejamos, então, para cada uma das referidas categorias de despesa, os concretos termos em que o montante de despesa elegível indicado se encontra devidamente justificado à luz das regras do Aviso (cf. secção 9 do Aviso).

**a) Despesa elegível incorrida com a aquisição dos autocarros mini elétricos**

287. No que respeita à despesa incorrida com a aquisição de autocarros limpos, o Aviso estabelece, no parágrafo i) da alínea a) do número 8.2., que "*[e]m sede de apresentação de candidatura, o beneficiário tem de apresentar documentação credível e efetiva que evidencie objetivamente o custo previsto de aquisição do (i) Autocarro Limpo que a entidade pretende adquirir, e do (ii) Autocarro equivalente (do mesmo tipo e capacidade), que se limite a cumprir a norma Euro VI*".

288. Por outro lado, no parágrafo ii) da mesma alínea a) do número 8.2. do Aviso, prevê-se, "*[n]a fase de candidatura, estando pendente o procedimento de aquisição, o custo de aquisição do autocarro limpo a adquirir e respetivo custo de aquisição do autocarro equivalente Euro VI, deverão ser baseados em estimativas orçamentais devidamente justificadas, sendo por isso a despesa elegível apurada por estimativa*".

289. Conforme a Carris cuidou de expor na Memória Descritiva que juntou com a candidatura, à data da submissão desta ainda não havia sido lançado o procedimento pré-contratual com vista à aquisição dos 15 autocarros mini elétricos visados, o que, à data, se estimava vir a acontecer em setembro de 2024 (cf. p. 18 da Memória Descritiva).





NA J

296. Assim, para efeitos de cálculo da despesa elegível, a EGFA deveria ter considerado como custo unitário de aquisição dos autocarros mini elétricos o valor de 340.000,00 €, ao invés do valor de 270.000,00 €.
297. Resulta, portanto, óbvio que a despesa elegível a cofinanciar por autocarro mini elétrico será obtido através da diferença entre o referido valor de 340.000,00 € e o valor de 69.990,00 €, que a Carris indicou, de forma comprovada, como custo previsto de aquisição do autocarro novo equivalente (do mesmo tipo e capacidade) que se limite a cumprir a norma Euro VI, conforme reconhecido.
298. Como pode facilmente verificar-se, a operação aritmética referida no ponto anterior conduz a um valor de 270.010,00 €, devendo, por aplicação da regra prevista no ponto 6.6. do Aviso<sup>61</sup>, considerar-se elegível uma despesa de 270.000,00 € por cada autocarro mini elétrico visado.
299. Considerando que a candidatura da Carris visava a aquisição de 15 autocarros mini elétricos, o montante global de despesa elegível para essa categoria de veículos<sup>62</sup> é de 4.050.000,00 €, ao invés do valor de 3.000.150,00 € considerado pela EGFA.
300. **Resulta, assim, demonstrado à sociedade o erro de facto em que a EGFA laborou em relação ao cômputo da despesa elegível, devendo a decisão final rever este valor em conformidade.**

**b) Despesa elegível incorrida com ações de comunicação**

301. No que respeita à despesa incorrida com ações de comunicação, o Aviso estabelece que "*ações de comunicação e sensibilização do público-alvo e a monitorização dos resultados do projeto poderão ser elegíveis, desde que seja comprovada a sua relevância para o projeto*".
302. Não se exige, pois, ao invés do que sucede com a despesa incorrida com a aquisição dos autocarros, que os candidatos apresentem documentação justificativa dos custos incorridos, mas apenas que demonstrem a relevância daquelas ações para a execução do projeto.
303. A Carris procurou demonstrar de forma detalhada a relevância das ações de comunicação visadas pela candidatura, havendo, para o efeito, dedicado uma parte da Memória Descritiva à exposição do seu Plano de Comunicação (cf. pp. 27 e seguintes da Memória Descritiva).

<sup>61</sup> Nos termos do ponto 6.6. do Aviso, "[o] montante máximo de cofinanciamento a atribuir por Autocarro Limpo a adquirir não poderá exceder os seguintes montantes: (a) 270.000€ (duzentos e setenta mil euros), no caso de Autocarro Limpo elétrico [...]".

<sup>62</sup> obtido através da multiplicação do número de veículo pelo referido valor de 270.000,00 € de despesas elegível.



304. No referido documento, a Carris, depois de se expor um breve enquadramento, cuidou de identificar de forma detalhada: (i) os segmentos-alvo do Plano de Comunicação; (ii) os seus principais objetivos; e (iii) as premissas em que o mesmo assenta
305. Por outro lado, o Plano de Comunicação da Carris identifica expressamente as fases de execução do mesmo, concretamente:
- (a) *"personalização e apresentação dos veículos"*, cujo objetivo é o de *"personalizar os veículos com a marca e valores da CARRIS e apresentar os veículos aos principais stakeholders, gerando desta forma conteúdos nos órgãos de comunicação social e influenciadores media por forma a aumentar a difusão do posicionamento da Empresa nos domínios da inovação, modernidade e da sustentabilidade"*;
- (b) *"fase das campanhas"*, constituída pela organização de: (b1) uma *"campanha institucional"*, cujo objetivo é o de *"[d]ivulgar o esforço de modernização da frota da CARRIS e da respetiva descarbonização junto dos principais stakeholders; reconhecer o investimento financiado pelo PRR"*; e (b2) uma *"campanha de comunicação"*, cujo objetivo é o de *"[p]romover as vantagens dos veículos na prestação do serviço, da respetiva eficiência (no domínio da redução das emissões poluentes e de CO2, dos níveis de ruído interior e exterior, bem como da eficiência energética) e do respetivo impacto positivo na qualidade de vida dos clientes e na Área Metropolitana de Lisboa"*.
306. Em todos os casos, a Requerente discriminou o orçamento previsto para cada uma das ações de comunicação abrangidas, a saber: (i) **20.000,00 €** para a execução da fase referida na alínea (a) *supra*; (ii) **15.000,00 €** para a execução da campanha institucional referida na alínea (b1) *supra*; e (iii) **85.000,00 €** para a execução da campanha de comunicação referida na alínea (b2) *supra*.
307. Em complemento ao que antecede, juntou também um Anexo II à Memória Descritiva que apresenta em maior detalhe o seu Plano de Comunicação.
308. Não se compreende, à luz do que antecede, o imperscrutável critério que terá apenas considerado para efeitos de cálculo da despesa elegível neste âmbito um montante de 74.617,00€, quando o Plano de Comunicação fundamenta de forma circunstanciada a relevância de todas as ações de comunicação que o integram e explicita, em cado, a respetiva estimativa orçamental, que no seu conjunto perfaz um valor total de 120.000,00 €.
309. Por conseguinte, e ao invés daquilo que, sem aparente justificação, foi o entendimento da EGFA, deve, neste âmbito, considerar-se legível o valor de 120.000,00 € que consta na candidatura da Carris.



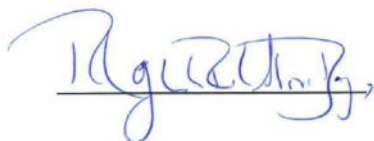
310. Devendo, por essa razão, a decisão final rever este valor em conformidade.

Nestes termos, requer-se a V. Exas.:

- i) A reavaliação e reordenação das candidaturas, aplicando corretamente a metodologia do critério de desempate previsto no número 12.8 do Aviso, bem como os respetivos critérios de elegibilidade, com vista a expurgar do Projeto de Decisão os vícios referidos na presente Pronúncia, designadamente violação do princípio da legalidade, violação dos princípios da boa-fé e da proteção da confiança e violação do princípio da igualdade;
- ii) A correção dos montantes de despesa considerada elegível para financiamento apresentados na candidatura da Carris, conforme detalhado na presente Pronúncia, de modo a refletir corretamente todos os custos em causa.

E.D.,

Pela COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA, E.M., S.A.



Pedro de Brito Bogas



Maria de Albuquerque



<p>Resposta</p>	<p>Após análise detida da sua contestação e das alegações apresentadas relativamente ao concurso em curso, gostaríamos de esclarecer alguns pontos fundamentais, no sentido de refutar os argumentos e demonstrar a conformidade do procedimento com os princípios legais e regulamentares aplicáveis.</p> <p><b>1. Sobre a violação do dever de fundamentação (Ponto III.1)</b></p> <p>Sem prejuízo do já referido na resposta à 1ª pronúncia, a ficha de avaliação da candidatura, disponibilizada a todos os candidatos através da plataforma do Fundo Ambiental, descreve a análise realizada à candidatura, bem como justifica com detalhe os custos considerados, os indicadores da candidatura, a classificação, as conclusões e as condicionantes à decisão. As tabelas de ordenação apresentadas nos relatórios preliminares mencionam as pontuações nos critérios C1 a C4, bem como o resultado do total de emissões anuais evitadas pela operação, de acordo com o constante no separador “Indicadores” do Anexo III - Diagnóstico da Operação. Assim, estas pontuações e resultados são do conhecimento do candidato desde o momento que preenche este anexo, salvo os casos em que houve necessidade de proceder a correções ao mesmo na fase de avaliação, correções estas que estão devidamente identificadas na ficha de avaliação. Salienta-se ainda que a forma de cálculo de todos estes parâmetros se encontra devidamente detalhada no Aviso, concretamente no Anexo IV – Parâmetros e critérios de seleção.</p> <p>Quanto aos argumentos apresentados sobre a audiência prévia, importa realçar que o candidato exerceu mais uma vez, na 2ª audiência prévia, o seu direito à consulta dos processos, tendo comparecido nas instalações do Fundo Ambiental no dia 12/12/2024, entre as 10:00h e as 11:00h, onde requereu a consulta da sua candidatura, bem como das seguintes: Alsa Todi, Nex Continental, Barraqueiro, Scotturb, Serviços Municipalizados de Transportes Colectivos do Barreiro, Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, Transportes Beira Douro. Estes processos continham os seguintes elementos: documentação integrante das candidaturas referidas, documentos relativos aos pedidos de esclarecimentos realizados e as fichas de avaliação respetivas, com todo o detalhe da avaliação efetuada.</p> <p><b>2. Sobre a inexistência de uma verdadeira audiência prévia (Ponto III.2)</b></p> <p>Os candidatos foram notificados das duas audiências prévias realizadas no presente Aviso, através de email enviado para o endereço eletrónico indicado pelo candidato na sua candidatura. A notificação enviada para os candidatos, que marca o início da 2ª audiência prévia, continha o seguinte texto: “Informam-se os interessados que a ponderação das pronúncias recebidas em sede de audiência prévia está concluída, disponibilizando-se o Segundo Relatório Preliminar com a Proposta De Decisão Fundamentada Sobre As Candidaturas na Plataforma do Fundo Ambiental (poderá consultar o Relatório Preliminar, no separador "Consulta Relatório" da própria candidatura, e a ficha de avaliação da candidatura no separador "Ficha de Avaliação").</p> <p>Os interessados, nos termos do disposto no artigo 122.º do Código do Procedimento Administrativo, querendo, podem pronunciar-se por escrito, no prazo máximo de 10 (dez) dias úteis, através da submissão da pronúncia no formulário de candidatura, na plataforma do Fundo Ambiental.</p> <p>Os elementos do procedimento podem ser consultados nas instalações do Fundo Ambiental, sitas na Rua de O Século n.º 63, 3º, em Lisboa, no horário normal de expediente das 9:00 às 17:00 horas mediante marcação prévia.”</p> <p>Neste sentido, conforme é comprovado pelo texto acima, aquando da abertura da audiência prévia, os candidatos tinham acesso imediato à ficha de avaliação da sua candidatura, estando a mesma submetida na plataforma, assim como o relatório preliminar em causa.</p> <p><b>3. Sobre o ponto prévio: a correta interpretação do número 12.8 do Aviso à luz dos cânones da hermenêutica jurídica (Ponto III.2)</b></p> <p>Citando o n.º 12.8. do Aviso:</p> <p>“12.8. No caso de, após terminada a avaliação das candidaturas e aplicados os critérios de desempate, não ter sido possível desempatar uma ou mais candidaturas, aplica-se um critério de desempate adicional – o total de emissões anuais (kgCO2eq) evitadas pela operação – para hierarquizar as candidaturas empatadas, ficando em lugar superior as que adquirem maior número de autocarros limpos.”</p>
-----------------	---

Observa-se no texto acima que o critério de desempate adicional é o total de emissões anuais (kgCO<sub>2</sub>eq) evitadas pela operação, pois ao primeiro (critério de desempate adicional) sucede imediatamente o segundo (– o total de emissões anuais (kgCO<sub>2</sub>eq) evitadas pela operação). Subsequentemente, caso persistisse novo empate no total de emissões anuais, estas seriam desempatadas pelo número de autocarros limpos a adquirir na operação (ficando em lugar superior as candidaturas que adquirissem maior número de autocarros limpos). O critério de desempate adicional concretiza e coaduna-se com o objetivo do aviso, nomeadamente, e conforme o número 1.4, “o apoio a operações com maior potencial de descarbonização (...) e a maximização das emissões evitadas”.

Acrescenta-se ainda que a forma de cálculo deste critério de desempate, total de emissões anuais, é evidenciada no Anexo III – Diagnóstico da Operação, pelo que se denota que a metodologia de avaliação deste parâmetro não se traduz no n.º de veículos a adquirir na operação, mas sim pelo desempenho energético dos veículos em causa, face à sua utilização anual.

Salienta-se ainda que na fase de apresentação das candidaturas ao presente Aviso, que decorreu de 19 março a 31 de julho 2024, o Fundo Ambiental esclareceu todos os candidatos que apresentaram as suas questões e dúvidas sobre o Aviso e interpretação do mesmo, dando cumprimento ao constante no n.º 16.2. do Aviso que refere que “Os pedidos de informação ou de esclarecimento devem ser dirigidos para o endereço eletrónico: [apoioveiculoslimpos@fundoambiental.pt](mailto:apoioveiculoslimpos@fundoambiental.pt).”. Também no site deste Aviso, em <https://www.fundoambiental.pt/apoios-prr/c15-mobilidade-sustentavel/01c15-i05-descarbonizacao-transportes-publicos.aspx>, é reforçada esta informação através do seguinte texto:

**“ESCLARECIMENTOS COMPLEMENTARES**

Os pedidos de informação ou de esclarecimento devem ser dirigidos para o endereço eletrónico [apoioveiculoslimpos@fundoambiental.pt](mailto:apoioveiculoslimpos@fundoambiental.pt) .”

**4. Sobre a violação do princípio da legalidade (Ponto III.4)**

O presente Aviso foi aberto inicialmente por um período de seis semanas, concretamente de 19 março a 2 de maio de 2024, tendo sido posteriormente prorrogado por igual período até ao dia 31 de julho 2024, num total de cerca de 4 meses. Durante todo este período, o referido Aviso não sofreu alterações, mantendo sempre os mesmos parâmetros e critérios de seleção e de desempate, alterando única e exclusivamente a data de término da submissão das candidaturas. Como referido no ponto anterior, o Fundo Ambiental, durante todo este período, prestou apoio aos candidatos que submeteram questões, inclusive de interpretação do aviso, e comentários para o endereço eletrónico acima referido.

O Fundo Ambiental procedeu à ordenação das candidaturas considerando os critérios de desempate que constam dos n.ºs 12.7 e 12.8 do aviso, e cujos resultados são do conhecimento do candidato desde o preenchimento do Anexo III, especificamente através do separador “Indicadores”, pelo que os procedimentos do presente aviso foram realizados com base em critérios objetivos, transparentes e não discriminatórios.

A candidatura da Carris foi admitida, condicionada à disponibilidade de dotação para financiamento, não tendo havido dotação suficiente para a financiar após distribuição da verba pelos candidatos colocados nos lugares acima da ordenação, que apresentam maior potencial de descarbonização.

**5. Sobre a violação dos princípios da boa fé e da proteção da confiança (Ponto III.5)**

O n.º 12.8. do Aviso cria um critério de desempate adicional, o total de emissões anuais (kgCO<sub>2</sub>eq) evitadas pela operação, que conforme é comprovado através do Anexo III – Diagnóstico da Operação, está relacionado com o desempenho energético dos veículos, dada a sua utilização anual. Deste modo, o total de emissões anuais evitadas não pode ser concretizado diretamente através da aquisição do maior número de autocarros limpos, mas sim à medida da sua utilização em alternativa a veículos a diesel equivalentes.

**6. Sobre a violação do princípio da igualdade (Ponto III.6)**

O Fundo Ambiental procedeu à ordenação de todas as candidaturas admitidas considerando os critérios de desempate que constam dos n.ºs 12.7 e 12.8 do aviso, dando um tratamento igualitário a todas as candidaturas.

A tabela do separador “Frota\_Desempenho\_Energético” do Anexo III solicita, de facto, a utilização anual do autocarro limpo a adquirir que deve ser declarada pelo candidato, que no total dos autocarros

a financiar não pode exceder a produção quilométrica contratualizada pela autoridade de transportes, e que servirá de base para calcular, entre outros, as metas de poupança energética e de emissões a que o candidato se vinculará na operação anual dos veículos limpos financiados, caso seja selecionado para financiamento.

As estimativas relativas à quilometragem são baseadas nos parâmetros definidos no Caderno de Encargos, com base no número de linhas, horários e trajetos previstos, os quais são públicos e verificáveis.

**7. Sobre a atribuição de subvenção a candidaturas inelegíveis (Ponto III.7)**

A Scotturb apresentou na sua candidatura a documentação relativa à sua cisão no âmbito do “Contrato de Prestação do Serviço Público de Transporte Rodoviário Regular de Passageiros no Concelho de Cascais”, celebrado com o Município de Cascais, tendo a Scotturb II Cascais (atual CASBUSCAIS) celebrado, por sua vez, contrato de subcontratação com a Scotturb no âmbito deste contrato, com a devida autorização deste Município.

Sobre as candidaturas da Alsa Todi Metropolitana, Lda. e da Nex Continental Holding SL Sucursal, após análise da documentação respetiva, resultou que ambas as candidatas em questão são elegíveis, uma vez que se trata de pessoas coletivas distintas, com personalidade e capacidade jurídica distintas, bem como cumpriram com todos os requisitos previstos nos pontos 3 e 7 do Aviso em apreço. No que concerne ao financiamento a conceder às candidaturas em causa, são cumpridas as regras do RGIC, com base no seguinte racional:

01. O aviso da C21.i12 configura um regime de auxílio de Estado.
02. A dotação do aviso é de €90 milhões para autocarros limpos e respetivas infraestruturas de abastecimento e carregamento.
03. No âmbito das infraestruturas de *carregamento* ou de *reabastecimento*, o RGIC determina que “os auxílios concedidos a uma **única empresa** não devem exceder 40 % do orçamento total do regime em causa” – art. 36.º-A, n.º 7.
04. Em matéria de auxílios de Estado, as candidaturas Nex e Alsa combinadas não excedem seguramente o limiar dos 40% da dotação do Aviso, *maxime* em matéria de infraestruturas de carregamento. Com efeito, na portaria e no aviso a despesa elegível desta rubrica está *ab initio* capeada, juntamente com a assistência técnica, a 20% das despesas elegíveis de cada projeto.
05. A portaria e o aviso da C21.i12 quando referem o limiar dos €12 milhões utilizam o termo “**beneficiário**” e não “**empresa**”. Ou seja, pode-se valorar unicamente a designação jurídico-formal da entidade, sem sopesar o grupo económico no qual o beneficiário se insere, uma vez que não é utilizado o termo “empresa”.
06. Ademais, em sede de autocarros limpos e infraestruturas de carregamento, o RGIC permite o financiamento até 30 milhões de EUR por empresa e por projeto de investimento – art. 4.º, n.º alínea s), do RGIC, o que coloca sempre as 2 candidaturas da mesma empresa/grupo económico Nex/Alsa (aparentemente de EUR 24 milhões em termos de financiamento público) dentro do referido limiar.
07. Tudo em linha, *mutatis mutandis*, com o avançado nas FAQS do aviso:

“C. Dotação Financeira

7. É correto o entendimento que não existe qualquer limitação a que um grupo económico apresente, através de mais do que uma entidade por si controlada, candidaturas ao Concurso que excedam um total de 12MEuros de investimento, na mesma área metropolitana?

RE: É correto o entendimento sobre a não limitação a 12M€ do financiamento máximo por beneficiários diferentes controlados pelo mesmo grupo económico. Cada empresa individualmente considerada, independentemente de pertencerem a um mesmo grupo económico, tem de demonstrar ser a única entidade habilitada a prestar aqueles serviços específicos naquela área geográfica do território nacional e que o investimento a realizar resulta de uma decisão autónoma e separada do beneficiário e não de uma decisão adotada a montante, ao nível do grupo económico, existindo, ao nível do beneficiário, uma decisão de Página 5 de 5 investimento independente, autónoma e separada, por si adotada, para o projeto de investimento a realizar.”

**8. Sobre o erro na determinação do montante elegível para financiamento (Ponto III.8)**

Relativamente ao preço dos autocarros mini:

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analisada a tabela com os resultados da consulta ao mercado que a Carris apresentou, e partindo-se do pressuposto que a Carris considerava qualquer dos autocarros da tabela adequados às necessidades do projeto, considerou-se o preço mais baixo (270 000 €), cuja proposta acompanhava originalmente o processo de candidatura.</li> <li>• Foi pedido esclarecimento à Carris relativamente às propostas que fundamentavam o preço adotado para o autocarro mini, tendo o mesmo sido respondido fora do prazo, a 7/9/2024, por email e não via plataforma.</li> <li>• Considerou-se que a média dos preços da tabela não seria um indicador adequado do preço de aquisição dos veículos num cenário de aplicação de regras de contratação pública, e por estes apresentarem características muito variadas no que diz respeito a dimensões, autonomia, lotação e até classe, existindo propostas para as quais a informação é incompleta. Destaque-se o caso do Karsan e-ATA 10 que tem 10,75 m de comprimento, sendo classificado como autocarro “Midi”, uma lotação de 83 lugares, uma autonomia estimada de 224 km e um preço de 429 000 €, comparado com o Otokar e-Centro, de 6,605 m de comprimento, uma lotação de 31 lugares, uma autonomia estimada de 157 km e um preço de 283 000 €.</li> <li>• A análise em sede de audiência prévia da resposta enviada por email a 7/9/2024, de que constam as várias propostas registadas na tabela da consulta ao mercado, não altera a consideração anterior.</li> </ul> <p>Relativamente à despesa com a campanha publicitária: De acordo com o disposto na alínea f) do ponto 7.3 do Aviso, a candidato deve apresentar fundamentação dos custos de investimento. Esta fundamentação depende não só de uma caracterização adequada como também de documentos tais como orçamentos, propostas, faturas pró-forma ou faturas suficientemente recentes relativas a despesas cuja equivalência se comprove, tal como a Carris escolheu apresentar para as despesas com campanhas publicitárias. Apenas foram consideradas as despesas devidamente acompanhadas de documentos que as fundamentem.</p> <p>Pelo exposto, revista a candidatura, foi mantida a decisão/mérito da mesma.</p>
--	---

N.º candidatura	201
Entidade	TST - Transportes Sul do Tejo, SA
Pronúncia	<p>Exm<sup>as</sup> Senhores,</p> <p>Apresentamos em anexo a nossa pronúncia, dentro de pasta comprimida, que é constituída pelos seguintes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- TST_segunda_audiência_prévia_2024</li> <li>- Doc nº1</li> <li>- Doc nº2</li> <li>- Doc nº3</li> </ul> <p>Em suma:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. No presente ano de 2024, já não é possível afirmar que mais de metade do capital social subscrito da T.S.T desapareceu devido a perdas acumuladas.</li> <li>2. Nem o AAC, nem o RGIC, definem qual o período temporal em relação ao qual o rácio económico-financeiro previsto na subalínea i) da alínea i) do ponto 7.2 do AAC deve ser aferido.</li> <li>3. A racionalidade subjacente à criação deste critério de elegibilidade dos candidatos terá sido a de que apenas empresas com solubilidade económica fossem beneficiárias destas verbas, para que as empregassem para o fim a que se destinam: a execução do projeto.</li> <li>4. O balanço intercalar anteriormente junto está mais demonstrativo da atual realidade económico-financeira da Requerente e mais próximo do momento de assinatura do termo de aceitação e da execução da candidatura.</li> </ol>

5. Quanto mais próximo da data de apresentação da candidatura e da respetiva execução for o exercício económico considerado, melhor o objetivo subjacente à criação deste critério de elegibilidade dos candidatos será prosseguido.
6. A aferição do montante do capital social de uma empresa não carece do fecho de contas de um ano económico, nem da anualidade das contas, nem, aliás, tal é expressamente exigido no AAC, ou no RGIC.
7. Para outras normas vigentes no Ordenamento Jurídico português, a perda do capital social deve ser apurada por referência às contas intercalares.
8. As demonstrações intercalares anteriormente apresentadas não foram auditadas pelo revisor oficial de contas da Requerente, porque a Requerente desconhecia que o Fundo Ambiental entendia que apenas assim estas seriam consideradas documentos "suficientemente fiáveis e rigorosos".
9. As demonstrações intercalares anteriormente apresentadas devem ser entendidas como documentos suficientemente fiáveis, ou, subsidiariamente, devem ser considerados os documentos agora juntos, uma vez que essas demonstrações foram, entretanto, auditadas pelo revisor oficial de contas da Requerente.
10. A interpretação ora sustentada tem perfeito acolhimento na interpretação que tem vindo a ser efetuada por outras entidades gestoras, no âmbito da execução de outros diversos fundos europeus.
11. A admissão da candidatura da Requerente é a única decisão que permite cumprir os princípios jurídicos vigentes na atividade administrativa, que o Fundo Ambiental está obrigado a respeitar.

Melhores cumprimentos

TST

ANEXOS: Texto da pronúncia (reproduzido abaixo), Relatório Independente de Garantia Razoável de Fiabilidade, Contas intercalares, Declaração da TML

FUNDO AMBIENTAL  
Rua de "O Século", n.º 63 – 3.º andar  
1200-433 Lisboa

*Via plataforma eletrónica.*

**Assunto:** Candidatura n.º 201, apresentada no âmbito do investimento RP-C21-i12 – Descarbonização dos Transportes Públicos, da Componente C21, do Plano de Recuperação e Resiliência – apresentação de pronúncia em sede de audiência prévia.

Almada, 18 de dezembro de 2024

**T.S.T. – TRANSPORTES SUL DO TEJO, S.A.**, com o número único de pessoa coletiva e de matrícula 503 344 451, com sede na Rua Marcos de Portugal, Laranjeiro, 2810-260 Almada (doravante apenas T.S.T. ou Requerente), candidata ao concurso referente ao investimento *supra* identificado, notificada do Segundo Relatório Preliminar, vem, nos termos do artigo 121.º e seguintes do Código do Procedimento Administrativo, apresentar nova pronúncia em sede de audiência prévia, quanto ao teor do Segundo Relatório Preliminar, o que faz com os seguintes fundamentos:

**1. BREVE INTRODUÇÃO:**

1.º

Compulsado o teor do Segundo Relatório Preliminar, constata-se que o FUNDO AMBIENTAL continua a propor a exclusão da candidatura apresentada pela ora Requerente, com os seguintes fundamentos:

*“Não cumpre a alínea i) do ponto 7.2 do Aviso: o candidato não comprova não se tratar de uma empresa em dificuldade; trata-se de uma empresa em dificuldade por aplicação do critério da subalínea i) da alínea i) do Ponto 7.2 do Aviso, pois **mais de metade do seu capital social subscrito desapareceu devido a perdas acumuladas.***

*Não cumpre o ponto 7.5 do Aviso: não foi verificado o cumprimento das disposições em matéria de Auxílios de Estado da candidatura (trata-se de uma empresa em dificuldade por aplicação do critério da subalínea i) da alínea i) do Ponto 7.2 do Aviso, **pois mais de metade do seu capital social subscrito desapareceu devido a perdas acumuladas**”.*

(sublinhados nossos).

2.º

Em suma, o FUNDO AMBIENTAL propõe a não admissão da candidatura apresentada pela T.S.T, porquanto entende que a candidata não cumpre o critério de elegibilidade previsto na alínea i) do ponto 7.2 (e no ponto 7.5) do Aviso de Abertura do Concurso (doravante apenas AAC): «*declarar e comprovar que não configura uma “Empresa em dificuldade”, tal como definida, para efeitos do AAC, no artigo 2.º, alínea 18), do RGIC*», uma vez se considera que **mais de metade do capital social subscrito da T.S.T desapareceu devido a perdas acumuladas** (cfr. subalínea i) da citada alínea i) do ponto 7.2 do AAC).

3.º

A Requerente não se pode conformar com o citado entendimento, porque, conforme se passará a expor, **no presente ano de 2024, já não é possível afirmar que mais de metade do capital social subscrito da T.S.T desapareceu devido a perdas acumuladas.**

4.º

O FUNDO AMBIENTAL continua a incorrer num manifesto erro, porquanto a T.S.T. cumpre o referido critério de elegibilidade, devendo a sua candidatura ser admitida, avaliada e ordenada com as demais, na categoria 1, conforme se passará a expor em seguida.

5.º

A Requerente não pode deixar de registar, com agrado, no entanto, que se tenha reconhecido, neste Segundo Relatório Preliminar, que a T.S.T. (i) tem capacidade de financiamento da operação (cumprindo o critério de elegibilidade previsto na alínea f) do ponto 7.2 do AAC), e (ii) não é uma empresa em dificuldade, por, nos últimos dois anos, o rácio dívida contabilística/fundos próprios da empresa ter sido inferior a 7,5 e o rácio de cobertura dos juros da empresa, calculado com base em EBTIDA, ter sido superior a 1,0 (cumprindo o critério de elegibilidade previsto na subalínea v) da alínea i) do ponto 7.2 do AAC).

**2. DO CUMPRIMENTO DO CRITÉRIO DE ELEGIBILIDADE PREVISTO NA SUBALÍNEA I) DA ALÍNEA I) DO PONTO 7.2 E NO PONTO 7.5 AMBOS DO AAC PELA T.S.T.:**

**2.1. Razão de ordem: da fundamentação do Segundo Relatório Preliminar:**

6.º

De acordo com o critério previsto na alínea i) do ponto 7.2 do AAC, apenas podem ser beneficiárias das verbas as entidades que não configurem uma “*Empresa em dificuldade*”, tal como definidas no n.º 18 do artigo 2.º do Regulamento (UE) n.º 651/2014, da Comissão, de junho de 2014, que declara certas categorias de auxílio compatíveis com o mercado interno, em aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado (doravante apenas RGIC).

7.º

Entende o FUNDO AMBIENTAL que a Requerente é uma *empresa em dificuldade*, porquanto preenche **um** dos citados critérios previstos no RGIC: porque mais de metade do seu capital social subscrito desapareceu devido a perdas acumuladas – cfr. alínea a) do n.º 18 do artigo 2.º do RGIC e subalínea i) da alínea i) do ponto 7.2 (e no ponto 7.5) do AAC.

8.º

A referida conclusão do FUNDO AMBIENTAL fundamenta-se em duas premissas:

- a) Entende-se que o RGIC «*não contém qualquer exceção no tema da “empresa em dificuldade” que permita acolher o avançado pela requerente com base na pandemia da Covid-19, na guerra da Ucrânia e/ou numa putativa compensação financeira a atribuir à requerente*» – cfr. ponto 09 da fundamentação do Relatório relativa à pronúncia da Requerente (p. 84);

b) Entende-se que a demonstração intercalar de resultados e os dados nela constantes não podem ser considerados, porquanto não são “*informações e documentos suficientemente fiáveis e rigorosos para afastar qualquer dúvida razoável sobre a situação financeira do beneficiário*”, porque “*os valores (...) apresentados se encontram no estado «não auditados»*”, e as “*contas da requerente não foram auditadas, nem certificadas*”, sendo, para mais, contas que não abrangem a totalidade do ano de 2024 e, por esse motivo, estão “incompletas” – cfr. pontos 10 a 14 da fundamentação do Relatório relativa à pronúncia da Requerente (p. 84).

9.º

Em suma, considera o Fundo Ambiental que, «**com base nos documentos fiáveis e completos acedidos referentes aos anos de 2022 e 2023**, não estão reunidos no presente caso, com o rigor e segurança jurídica que se impõem, sequer indiciariamente, e ao abrigo de um processo racional, objetivo, transparente e lógico as condições necessárias para se afastar a qualificação da requerente como “*empresa em dificuldade*”» – cfr. ponto 17 da fundamentação do Relatório relativa à pronúncia da Requerente (p. 85), com sublinhado nosso.

10.º

A Requerente entende que o FUNDO AMBIENTAL faz uma incorreta interpretação e aplicação do critério de elegibilidade previsto na subalínea i) da alínea i) do ponto 7.2 (e no ponto 7.5) do AAC e, como se expôs, não deve atender aos “*documentos fiáveis e completos acedidos referentes aos anos de 2022 e 2023*”, para aferir do cumprimento deste critério económico-financeiro de definição de *empresa em dificuldade*.

11.º

Porquanto, ao contrário do sustentado, existem outros documentos igualmente *fiáveis*, **mais demonstrativos da atual realidade económico-financeira da Requerente e mais próximos do momento de assinatura do termo de aceitação e da execução da candidatura, que podem e devem ser atendidos.**

Senão vejamos.

**2.2. Da ausência de definição de um período temporal, que deve ser atendido, para se aferir do cumprimento deste critério económico-financeiro:**

12.º

Conforme já referido na pronúncia anteriormente apresentada, compulsado o elemento literal do requisito previsto na alínea *a*) do n.º 18 do artigo 2.º do RGIC (e transposto para a subalínea *i*) da alínea *i*) do ponto 7.2 do AAC), **consta-se que não é definido o período temporal em relação ao qual este rácio económico-financeiro deve ser aferido.**

13.º

Não se menciona expressamente, quer no AAC, quer no RGIC, se este requisito deve ser aferido por referência às contas de apenas um ano civil/económico (ou, se, de mais do que um ano), e que anos são esses em concreto.

14.º

Note-se que tal não sucede com outros rácios previstos no n.º 18 do artigo 2.º do RGIC.

15.º

No caso do critério previsto na alínea *e*) do n.º 18 do artigo 2.º do RGIC e na subalínea *v*) da alínea *i*) do ponto 7.2 do AAC define-se, de forma clara, que período temporal deve ser atendido: os “*últimos dois anos*”.

16.º

Pelo que, verifica-se que, em primeiro lugar, **o legislador europeu não estabeleceu qualquer baliza temporal**, no momento de definir este critério, do que se deverá entender como uma *empresa em dificuldade*.

17.º

Tê-lo-á feito, com certeza, de uma forma intencional, uma vez que definiu balizas temporais para outros critérios previstos no n.º 18 do artigo 2.º do RGIC.

18.º

Em consequência, o FUNDO AMBIENTAL não está legalmente vinculado a considerar qualquer período temporal, na análise das contas e demais documentos financeiros, e aferir do cumprimento deste critério financeiro.

19.º

Em segundo lugar, importa notar que também o AAC não estabelece esse período temporal.

20.º

Pelo que, o FUNDO AMBIENTAL, dentro da sua discricionariedade administrativa, entendeu não ser de definir, *a priori*, qual o período temporal que deveria ser atendido, para efeitos de aferição do cumprimento do critério previsto na alínea *a*) do n.º 18 do artigo 2.º do RGIC (e transposto para a subalínea *i*) da alínea *i*) do ponto 7.2 do AAC).

21.º

Dizendo de outra forma: o FUNDO AMBIENTAL não se *autovinculou*, através de uma regra prevista no AAC, previamente à abertura do concurso, à definição desse período temporal, para efeitos deste critério de elegibilidade dos candidatos.

22.º

Pelo que, o FUNDO AMBIENTAL também não está vinculado, de um ponto de vista *regulamentar*, a considerar qualquer período temporal, na interpretação e aplicação deste critério de elegibilidade.

### **2.3. Da racionalidade subjacente à criação do critério de elegibilidade dos candidatos em apreço:**

23.º

Atenta a ausência de uma regra clara, quanto ao período temporal que deve ser atendido, entende a Requerente que o FUNDO AMBIENTAL deve ponderar acerca da racionalidade subjacente à definição do critério de elegibilidade dos candidatos previsto no n.º 18 do artigo 2.º do RGIC, e na alínea *i*) do ponto 7.2 do AAC, no momento da respetiva interpretação e aplicação.

24.º

Dever-se-á indagar qual foi a intenção do legislador (e do próprio FUNDO AMBIENTAL), quando decidiu definir *(i)* o que constituía uma empresa em dificuldade, *(ii)* e que as empresas em dificuldades não eram elegíveis para a obtenção de fundos europeus deste tipo.

25.º

Com certeza que a referida exigência foi criada, para evitar situações em que os montantes dos fundos europeus pudessem ser utilizados para repor a capacidade económica de uma empresa.

26.º

Isto é, pretendeu-se assegurar que o valor dos fundos europeus não fosse utilizado para outros fins (p.ex., para pagar dívidas das empresas a fornecedores ou a quaisquer outras

entidades), para além dos patentes na candidatura apresentada (leia-se: para outros fins que não a execução do projeto aprovado).

27.º

De uma forma simples, pretendeu-se que apenas empresas com solubilidade económica, e capacidade de execução da candidatura com fundos próprios, fossem beneficiárias destas verbas, para que as empregassem para o fim a que se destinam.

28.º

Ora, em face deste objetivo, quanto mais próxima da data de execução do projeto e da apresentação da candidatura for a situação económica da empresa que é considerada, melhor este objetivo será prosseguido.

29.º

Pelo que, nada se dizendo, de forma clara, deve ser considerado o exercício económico mais próximo à data de apresentação da candidatura e da respetiva execução, uma vez que espelha mais correta e aproximadamente a realidade económica da empresa, quando receber os fundos em apreço.

30.º

Posto que, a realidade económica da empresa pode sofrer mutuações muito relevantes, de um ano para o outro, e uma empresa que antes poderia ser considerada uma *empresa em dificuldade*, num determinado exercício económico, deixar de o ser, no exercício seguinte (ou *vice-versa*).

31.º

Foi precisamente o que sucedeu no caso da T.S.T., como se provou.

32.º

Pelo que, se conclui que podem (e devem) ser consideradas as demonstrações financeiras do ano de 2024, para se aferir da aplicação do critério de elegibilidade em apreço, porquanto asseguram, de forma mais efetiva, o objetivo pretendido através da criação deste critério de elegibilidade.

33.º

Uma vez que se encontra efetuada a interpretação do critério em apreço, vejamos, agora, se os documentos juntos pela Requerente são suficientemente fiáveis e devem ser atendidos pelo FUNDO AMBIENTAL.

**2.4. Da suficiência das demonstrações financeiras anteriormente apresentadas:**

**2.4.1. Da circunstância de não se tratar de contas anuais:**

34.º

Como se expôs, o FUNDO AMBIENTAL entende que as demonstrações financeiras anteriormente apresentadas não são “*informações e documentos suficientemente fiáveis e rigorosos para afastar qualquer dúvida razoável sobre a situação financeira do beneficiário*”, em primeiro lugar, por não abrangem a totalidade do ano de 2024 e, por esse motivo, estão “incompletas”.

35.º

Todavia, também já deixou exposto ao longo da presente, nem o RGIC, nem o AAC, definem que este critério deve ser aferido quanto a demonstrações financeiras de um concreto e determinado qualquer período temporal.

36.º

Designadamente, para o que ora importa, não se exige, nem no RGIC, nem no AAC, que seja atendida a realidade económica de um ano civil/económico completo.

37.º

Nem faria qualquer sentido que fosse distinto.

38.º

É que, neste critério de definição de uma empresa *em dificuldade*, a situação económica da empresa é aferida por referência ao desaparecimento do montante concernente ao *capital social* da empresa.

39.º

A aferição do montante do capital social da empresa não carece do fecho de contas de um ano económico, nem da anualidade das contas.

40.º

Aliás, a mudança da situação económica da Requerente deveu-se a um aumento do valor do seu capital próprio, efetuado através da conversão de um empréstimo, no valor de € 12.728.189,31, em prestações acessórias (cfr. rubrica “*outros instrumentos de capital próprio*”), do doc. n.º 7, junto à anterior pronúncia.

41.º

Ora, este aumento do capital próprio não carece do fecho anual de contas, nem da análise das contas de um ano económico completo.

42.º

A partir do momento de que a incorporação do novo montante de capital é efetuada, este passa a fazer parte da realidade económica da Requerente, tendo um reflexo imediato nas contas.

43.º

A verdade é que a perda do capital social, ao contrário de outros índices, não carece de ser analisado numa perspetiva anual.

44.º

Aliás, este índice relativo ao *desaparecimento do capital social* é utilizado para outros fins, que não os do RGIC.

45.º

Na legislação portuguesa, o artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais (CSC) prevê o procedimento que deve ser seguido, internamente, pelas empresas, quando existe uma perda do capital social.

46.º

Resulta do n.º 1 do artigo 35.º do CSC, que “*resultando das contas de exercício ou de contas intercalares, tal como elaboradas pelo órgão de administração, que metade do capital social se encontra perdido, ou havendo em qualquer momento fundadas razões para admitir que essa perda se verifica, devem os gerentes convocar de imediato a assembleia geral ou os administradores requerer prontamente a convocação da mesma, a fim de nela se informar os sócios da situação e de estes tomarem as medidas julgadas convenientes*” (sublinhado nosso).

47.º

O próprio legislador português considera que as *contas intercalares* são documentos financeiros idóneos para se determinar se existe, ou não, uma *perda do capital social*.

48.º

Acresce que, o referido artigo, apesar de constar do CSC, tem também origem em legislação europeia.

49.º

Conforme resulta do ponto 7 do preâmbulo do Decreto-Lei n.º 262/86, de 02 de setembro, que aprova o CSC: “*Regulamenta o Código pormenorizadamente a obrigação de entrada dos*

*sócios e a conservação do capital (artigos 25.º a 35.º), de acordo com a 2.ª Directiva Comunitária, disciplinando rigorosamente a fiscalização da realização das entradas (artigo 28.º), a aquisição de bens aos accionistas (artigo 29.º), a distribuição dos bens aos sócios (artigos 32.º e 33.º) e a perda de metade do capital (artigo 35.º).” (sublinhados nossos).*

50.º

Pelo que, o índice de *solubilidade* das empresas relativo à *perda do capital social* deve também ser interpretado, de forma sistemática, à luz das restantes normas vigentes no Ordenamento Jurídico português.

51.º

Atualmente, para outras normas vigentes no Ordenamento Jurídico português, a perda do capital social não deve ser aferida por referência às contas finais de um ano civil, mas, desde logo, deve ser apurada por referência às contas intercalares.

52.º

Acresce que, em rigor, não é correto afirmar que as demonstrações intercalares apresentadas na anterior audiência prévia estão incompletas.

53.º

Na verdade, as demonstrações financeiras anteriormente apresentadas são intercalares, pelo que, pela sua natureza, nunca poderão abranger a totalidade do ano civil.

54.º

Tal não significa, todavia, que sejam incompletas: as demonstrações apresentadas estão completas, por referência ao período a que dizem respeito – até ao dia 30 de junho de 2024.

55.º

Em jeito conclusivo, não se olvide que foi o próprio FUNDO AMBIENTAL que expressamente aventou a possibilidade de serem consideradas contas intercalares.

56.º

Conforme resulta da p. 6/19 do parecer relativo à candidatura da Requerente, é expressamente referido que “(...) o candidato apresentou declaração em como caso as negociações com o concedente tenham desfecho favorável, não configurará uma empresa em dificuldade, no entanto não foi apresentada evidência da formalização do desfecho das

referidas negociações, nem balanço e demonstração de resultados intercalar que permita aferir a situação contabilística resultante do mesmo (...)” (sublinhado nosso).

57.º

Termos em que, se deve concluir que não existe um motivo para não serem valoradas as contas intercalares juntas pela T.S.T., na anterior pronúncia.

**2.4.2. Da circunstância de as demonstrações financeiras não estarem “auditadas”:**

58.º

Em segundo lugar, o FUNDO AMBIENTAL entende que as demonstrações financeiras anteriormente apresentadas não são “informações e documentos suficientemente fiáveis e rigorosos para afastar qualquer dúvida razoável sobre a situação financeira do beneficiário”, porque “não foram auditadas, nem certificadas”.

59.º

De facto, as demonstrações intercalares anteriormente apresentadas não foram auditadas nem certificadas pelo revisor oficial de contas da Requerente.

60.º

Todavia, apenas não o foram, porque a Requerente desconhecia que o FUNDO AMBIENTAL entendia que tal seria um requisito necessário para que estas fossem consideradas documentos “suficientemente fiáveis e rigorosos”.

61.º

Acresce que, a *praxis* contabilística determina que a certificação legal das contas só é emitida para as contas anuais (ou seja, de 31 de dezembro).

62.º

Note-se, contudo, que as contas foram assinadas pelo contabilista certificado da Requerente:

Total do passivo	28 424 654,61	23 384 586,60	38 355 953,70
Total do capital próprio e do passivo	55 372 531,00	66 022 537,32	73 593 404,87
	<b>71 556 167,17</b>	<b>52 417 555,85</b>	<b>71 630 897,69</b>

A ADMINISTRAÇÃO

Jorge Azevedo

Fernando Epitânio

DIRECTOR FINANCEIRO

Rui Ferreira

O CONTABILISTA CERTIFICADO

DANIEL FILIPE TEIXEIRA ROMÃO

Daniel Filipe Teixeira Romão

cfr. doc. n.º 7, junto à anterior pronúncia, p. 3.

63.º

Tendo o revisor oficial de contas da Requerente atestado, de forma inequívoca, que a Requerente cumpre o critério de elegibilidade em apreço, à luz das últimas demonstrações intercalares anteriormente juntas:

Para tanto o referido trabalho consistiu, entre outros procedimentos, no seguinte:

a) Verificação de que, de acordo com as últimas demonstrações financeiras intercalares, não auditadas, que compreendem o balanço em 30 de junho de 2024 (que evidencia um total de 71.556.167 euros e um total de capital próprio de 16.193.636 euros, incluindo um resultado líquido de 17.070.428 euros), em anexo) não está verificada a perda de mais de metade do seu capital social;

cfr. doc. n.º 8, junto à anterior pronúncia, p. 3.

64.º

Pelo que, os documentos anteriormente apresentados devem ser considerados como suficientemente fiáveis e idóneos, para a atestar a realidade económica da empresa.

Sem prescindir,

65.º

Subsidiariamente, sempre se dirá, para que não existam quaisquer dúvidas quanto à situação financeira da T.S.T., que o revisor oficial de contas da Requerente procedeu, entretanto, a uma auditoria das contas intercalares apresentadas.

66.º

Junto se remete, como **doc. n.º 1**, um novo relatório independente de garantia razoável de fiabilidade, assinado pelo revisor oficial de contas da Requerente, o qual se dá por reproduzido para os devidos efeitos legais, que atesta que as contas intercalares

anteriormente juntas foram, entretanto, auditadas pelo revisor oficial de contas da Requerente.

67.º

Conforme resulta do **doc. n.º 1**:

As demonstrações financeiras intercalares referentes a 30 de junho de 2024 foram por nós auditadas. Não atualizamos ou procedemos a qualquer procedimento de auditoria sobre as demonstrações financeiras intercalares referentes a 30 de junho de 2024 subsequentemente aquela data.

– cfr. **doc. n.º 1**, ora junto, p. 2.

68.º

Junto se remete, ainda, como **doc. n.º 2**, novas demonstrações financeiras intercalares datadas de 30 de junho de 2024.

69.º

Conforme se pode verificar do **doc. n.º 2**, as demonstrações ora juntas já não contêm a menção de que as contas intercalares estão no estado de “não auditadas”, à semelhança do que sucedia com as demonstrações constantes do doc. n.º 7, juntas à anterior audiência prévia.

70.º

Reitere-se que estes documentos apenas não foram juntos em momento anterior, porque a Requerente desconhecia que o FUNDO AMBIENTAL entendia que a única forma idónea a atestar a fiabilidade da situação económica, já declarada pela Requerente, seria através de resultados auditados.

71.º

Reitere-se, ainda, que esta junção não constitui qualquer modificação ao teor inicial da candidatura apresentada pela Requerente, e visa apenas comprovar aquilo que foi já alegado pela Requerente: o cumprimento de todos os critérios de elegibilidade dos candidatos.

72.º

A Requerente apresentou uma declaração, que seguiu o modelo do anexo II ao AAC, na qual declarou que:

3 – Mais declara que não configura uma “Empresa em dificuldade”, conforme definido no artigo 2.º, alínea 18) do Regulamento Geral de Isenção por Categoria, Regulamento (UE) n.º 651/2014, de 17 de junho de 2014, na sua atual redação, que resulta do Regulamento (UE) 2023/1315, de 23 de junho de 2023.

73.º

De acordo com o disposto no artigo 125.º do Código do Procedimento Administrativo (doravante CPA), “*após a audiência [prévia], podem ser efetuadas, oficiosamente ou a pedido dos interessados, as diligências complementares que se mostrem convenientes*”.

74.º

Pelo que, por maioria de razão, as entidades públicas devem admitir a junção de documentos comprovativos de factos anteriormente declarados, no momento de apresentação da pronúncia em sede de audiência prévia.

75.º

No mais, o próprio revisor oficial de contas da Requerente atesta, de forma independente, que esta não constitui uma *empresa em dificuldade*, com base nos critérios aplicáveis (bem como, com base nas demonstrações intercalares apresentadas).

76.º

Referindo-se, expressamente, no relatório ora junto como **doc. n.º 1**, que o “*trabalho efetuado proporciona uma base aceitável para a expressão da nossa conclusão*”.

77.º

Por fim, como o FUNDO AMBIENTAL terá, com certeza, conhecimento, o relatório ora junto como **doc. n.º 1** corresponde ao documento que é apresentado, como regra, noutros concursos destinados à atribuição de fundos no âmbito do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), para efeitos de se comprovar que o candidato não constitui uma *empresa em dificuldade*.

78.º

Sendo certo que o texto constante do referido relatório corresponde a um texto *standard*, utilizado por todos os revisores oficiais de contas em Portugal, e que tem sido entendido como suficiente, para estes efeitos, por diversas entidades gestoras dos fundos do PRR.

79.º

Termos em que, deve reconhecer-se a suficiência das contas anteriormente juntas, ou, caso assim não se entenda, considerar-se o teor dos documentos ora juntos, como **doc. n.º 1 e doc. n.º 2**.

**2.5. Da interpretação do RGIC noutros casos semelhantes de atribuição de fundos europeus, por outras entidades públicas:**

80.º

Importa ainda notar que a interpretação ora defendida é aquela que foi adotada por diversas outras entidades públicas, no âmbito da execução de outros investimentos relativos a fundos europeus.

81.º

O cálculo deste tipo de indicadores económicos, por recurso a um balanço intercalar posterior, auditado por revisor oficial de contas, reportado até à data da candidatura, é admitido por outras entidades gestoras, no âmbito de outros investimentos do Plano de Recuperação e Resiliência.

82.º

A mero título de exemplo, veja-se o caso já explanado na anterior audiência prévia, da Portaria n.º 176-B/2024/1, de 30 de julho, que aprova o Regulamento do Sistema de Incentivo às Empresas «Flexibilidade da Rede e Armazenamento», inserido no investimento RP-C21-i08 do Plano de Recuperação e Resiliência, onde, no anexo I, este documento é relevado para efeitos da aferição do cumprimento do critério de elegibilidade relativo à situação económico-financeira equilibrada dos candidatos, nos termos seguintes:

3 – Para o cálculo dos indicadores referidos nos números anteriores será utilizado o balanço referente ao ano pré-projeto, ou a média aritmética simples dos dois últimos balanços, ou balanço intercalar posterior, certificado por um revisor oficial de contas, reportado até à data da candidatura.

83.º

Aliás, no âmbito da referida Portaria, admite-se, ainda, que o capital próprio da empresa seja calculado de acordo com os suprimentos desde que estes venham a ser incorporados em capital próprio, até à data da assinatura do termo de aceitação, nos termos seguintes:

CP(índice e) – capital próprio da empresa, incluindo os suprimentos desde que estes venham a ser incorporados em capital próprio até à data da assinatura do termo de aceitação;

84.º

O mesmo sucede no âmbito da execução de outros tipos de fundos europeus, como o PORTUGAL 2020, ou o PORTUGAL 2030.

85.º

A mero título de exemplo, veja-se a Portaria n.º 103-A/2023, de 12 de abril, que adota o Regulamento Específico da Área Temática Inovação e Transição Digital, no âmbito dos Sistemas de Incentivos do Portugal 2030.

86.º

No anexo I da citada Portaria, também se estabelece que a situação económicofinanceira das empresas (que se exige que seja equilibrada) seja calculada tendo por base o capital próprio da empresa.

87.º

Ora, de acordo com o citado anexo, o capital próprio corresponde ao “*capital próprio da empresa, incluindo os suprimentos desde que estes venham a ser incorporados em capital próprio até à data da assinatura do termo de aceitação*”.

88.º

Sendo que, “*para o cálculo dos indicadores referidos nos números anteriores será utilizado o balanço referente ao ano pré-projeto ou balanço intercalar posterior, certificado por um revisor oficial de contas, reportado até à data da candidatura*” (sublinhado nosso).

89.º

O mesmo sucede com o aviso de abertura n.º 09/2020/GAL, lançado ao abrigo da Portaria n.º 2016/2016, de 5 de agosto, relativo ao Portugal 2020 (medida “promover o desenvolvimento local e a diversificação das economias das zonas pesqueiras e costeiras”), disponível *on-line* em:

[https://mar2020.blob.core.windows.net/mar2020/2020/04/Anuncio\\_9\\_2020-LN.pdf](https://mar2020.blob.core.windows.net/mar2020/2020/04/Anuncio_9_2020-LN.pdf)

90.º

No anexo I do citado aviso de abertura, são definidas as condições de elegibilidade, também se exigindo a autonomia financeira do candidato, sendo para tal clarificado que:

- a) “*No caso de entidades com mais de um ano económico e/ou que à data de submissão da candidatura já tenham efetuado prestação de contas, demonstrarem um rácio de autonomia financeira pré projeto, não inferior a 15%; (Para o cálculo da autonomia financeira será utilizado o balanço referente ao ano pré -projeto, ou um balanço intercalar posterior, certificado por um Revisor Oficial de Contas (ROC), reportado até à data da candidatura*”;
- b) O rácio de autonomia financeira é calculado através de uma fórmula, em que o “*C<sub>P</sub>e* – *Capital próprio da empresa*”, corresponde: “*incluindo os suprimentos desde que*

*estes venham a ser incorporados em capital próprio até à data da assinatura do termo de aceitação (o promotor deverá referir se pretende efetuar a incorporação dos suprimentos em capitais próprios, para efeitos de cálculo da autonomia financeira)".*

– cfr. ponto 2 do anexo I ao citado aviso.

91.º

Muitos outros exemplos poderiam ser dados.

92.º

Dúvidas não restam, portanto, que outras entidades gestoras de fundos europeus reconhecem que, para efeitos do cálculo de um rácio referente à autonomia financeira dos candidatos, quando se utiliza um índice relativo ao capital próprio, é de admitir que:

- a) seja atendido um balanço intercalar posterior, desde que auditado e reportado até à data da candidatura;
- b) sejam considerados os suprimentos incorporados em capital próprio até à data da assinatura do termo de aceitação.

93.º

Pelo que, também no caso presente, o FUNDO AMBIENTAL deve, por um lado, reputar como suficiente o balanço intercalar anteriormente apresentado, entretanto auditado, como resulta do **doc. n.º 1** e do **doc. n.º 2**.

94.º

E, por outro lado, o FUNDO AMBIENTAL deve considerar o aumento de capital próprio que foi efetuado, em 2024, e que faz com que a Requerente já não possa ser considerada, na presente data, uma *empresa em dificuldade*.

95.º

Em face do exposto, conclui-se que a interpretação ora sustentada tem perfeito acolhimento na interpretação que tem vindo a ser efetuada por outras entidades gestoras, no âmbito da execução de outros diversos fundos europeus.

96.º

Em consequência, deve o FUNDO AMBIENTAL, privilegiando uma coerência de regime e uma igualdade de tratamento entre os diversos candidatos a fundos europeus, admitir a candidatura da Requerente, reconhecendo a sua autonomia financeira, à luz do balanço intercalar referente ao presente ano de 2024.

	<p style="text-align: center;"><b>2.6. Do cumprimento dos princípios jurídicos vigente na atividade administrativa:</b></p> <p style="text-align: center;">97.º</p> <p>De resto, para além da interpretação ora defendida ser aquela que, como se referiu <i>supra</i>, melhor salvaguarda os objetivos que se pretende prosseguir através deste critério de elegibilidade, também é aquela que melhor permite cumprir os princípios vigentes em matéria administrativa.</p> <p style="text-align: center;">98.º</p> <p>É sabido que o FUNDO AMBIENTAL, enquanto entidade administrativa, está obrigado a respeitar os princípios que regem a atividade administrativa, nomeadamente, os previstos no CPA.</p> <p style="text-align: center;">99.º</p> <p>Ora, um desses princípios é o princípio da proporcionalidade, o qual está previsto no artigo 7.º do CPA.</p> <p>100.º</p> <p>É igualmente sabido que o princípio da proporcionalidade comporta três subprincípios: (i) o da adequação ou conformidade, (ii) o da necessidade, ou exigibilidade (iii) e o da proibição do excesso (ou proporcionalidade <i>stricto sensu</i>).</p> <p>101.º</p> <p>De acordo com o subprincípio da adequação ou conformidade, os comportamentos adotados pela Administração devem ser adequados ou aptos à prossecução dos fins que pretende alcançar.</p> <p>102.º</p> <p>Como se defendeu <i>supra</i>, este critério de elegibilidade visa que não se atribuam fundos europeus a <i>empresas com dificuldades económicas</i>, porquanto se terá entendido que existe um risco de os valores dos fundos serem canalizados para outros propósitos, que não a efetiva execução do projeto aprovado.</p> <p>103.º</p> <p>Ora, no caso da T.S.T., este risco não existe, como se provou, posto que, ao dia de hoje, e ao dia da assinatura do termo de aceitação, a Requerente já não constitui uma empresa em dificuldade.</p> <p>104.º</p>
--	---

Assim, a exclusão a candidatura da Requerente é manifestamente desproporcionada, por desadequada: os fins que se pretende alcançar com a norma não serão assegurados através da exclusão da candidatura da Requerente.

105.º

Porquanto, reitera-se, aos dias de hoje, já não existe nenhum risco a assegurar, porque a Requerente não está na situação prevista na alínea *a*) do n.º 18 do artigo 2.º do RGIC, uma vez que efetuou um aumento do capital próprio.

106.º

Pelo mesmo motivo, a decisão final de exclusão será ainda desproporcional, por ser excessiva.

107.º

De acordo com o subprincípio da proibição do excesso, a decisão da Administração só será proporcional, se os seus benefícios para o interesse público superarem os custos sofridos pelos particulares, ou seja, se os direitos subjetivos ou interesses legalmente protegidos dos particulares forem afetados “*em termos proporcionais aos objetivos a realizar*” (de acordo com o disposto no n.º 2 do artigo 7.º do CPA).

108.º

Ora, se a candidatura da Requerente for excluída, o *custo* sofrido por esta será elevadíssimo, uma vez que não terá direito a ver a sua candidatura admitida e valorada com as demais.

109.º

Com todas as consequências económicas negativas que daí advirão, para a Requerente.

110.º

Quando, na realidade, não se alcança qual é o *benefício* que advém para o interesse público, através da exclusão da candidatura da Requerente, uma vez que esta, aos dias de hoje, já não constitui uma *empresa em dificuldade*.

111.º

Nem constituirá uma *empresa em dificuldade* quando o projeto for executado.

112.º

Mais: pelo contrário, o interesse público ficará mais salvaguardado, se o concurso for mais participado e o FUNDO AMBIENTAL tiver mais projetos para avaliar.

113.º

Em procedimentos concorrenciais, como o presente, o interesse público privilegia que se admita o maior número de candidaturas possível, sendo a exclusão sempre uma medida de última *ratio*, guardada para os desvalores mais graves, que não podem ser supridos de outra forma.

114.º

Como repetidamente se tem vindo a referir, neste momento, a candidatura da Requerente já não possui qualquer vício, uma vez que a Requerente já preenche os requisitos para ser considerada elegível.

115.º

Outro dos princípios previstos no CPA é o da justiça e da razoabilidade (cfr. artigo 8.º do CPA).

116.º

De acordo com o citado princípio, “*a Administração Pública deve tratar de forma justa todos aqueles que com ela entrem em relação, e rejeitar as soluções manifestamente desrazoáveis ou incompatíveis com a ideia de Direito, nomeadamente em matéria de interpretação das normas jurídicas e das valorações próprias do exercício da função administrativa*”.

117.º

Ora, é profundamente *desrazoável e incompatível com a ideia de Direito* excluir a candidatura da Requerente, com referência à sua realidade económica dos anos de 2022 e de 2023, quando, na presente data, a sua realidade económica é distinta.

118.º

É profundamente *injusto* defender uma *interpretação das normas jurídicas* que não seja a que se expôs *supra*, porquanto esta é aquela que melhor salvaguarda o fim que se pretende prosseguir com o critério de elegibilidade em apreço, para além de ter acolhimento com o elemento literal da norma (que, como se viu, tem uma redação ampla o suficiente, para acomodar esta interpretação).

119.º

Pelo que, se conclui que a admissão da candidatura da Requerente é aquela que permite cumprir os princípios jurídicos vigentes na atividade administrativa, que o FUNDO AMBIENTAL está obrigado a respeitar.

120.º

Em consequência, a decisão final a proferir, caso exclua a candidatura da Requerente, será anulável, nos termos do n.º 1 do artigo 163.º do CPA, por desrespeito dos princípios jurídicos da proporcionalidade e da justiça e da razoabilidade.

**2.7. Da alegada ausência de uma exceção aplicável no RGIC:**

121.º

Por fim, como se expôs *supra*, entende o FUNDO AMBIENTAL que o RGIC «*não contém qualquer exceção no tema da “empresa em dificuldade” que permita acolher o avançado pela requerente com base na pandemia da Covid-19, na guerra da Ucrânia e/ou numa putativa compensação financeira a atribuir à requerente*».

122.º

Admite-se que assim o seja.

123.º

Nunca a Requerente defendeu, aliás, o inverso, *i.e.*, que se deveria abrir uma exceção na análise da situação económica das empresas que tivesse sido causada pela pandemia da Covid-19 e pela guerra da Ucrânia, à luz de uma norma do RGIC.

124.º

Com a citada argumentação a Requerente pretendeu, apenas, prosseguir dois objetivos.

125.º

Em primeiro lugar, enquadrar as causas que originaram a sua situação financeira passada.

126.º

Em segundo lugar, provar que a realidade económica da T.S.T., a partir do ano de 2025, será distinta, uma vez que será compensada pelos efeitos desse período decorrente da pandemia da Covid-19 e da guerra da Ucrânia.

127.º

Como se referiu, a T.S.T. é cocontratante no âmbito do Contrato de Prestação de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros na Área Metropolitana de Lisboa – Lote 3 (doravante apenas Contrato), no qual a TML – TRANSPORTES METROPOLITANOS DE LISBOA, E.M.T., S.A. (doravante apenas TML) figura como contraente público.

128.º

A verdade é que a situação económica da T.S.T. tem de ser analisada no devido contexto que a empresa se encontra, *i.e.*, prestes a ser compensada, pela TML, pelo desequilíbrio económico causado pela execução do referido contrato, num contexto como o vivido nos

anos de 2022 e 2023, em que se sentiam os efeitos económicos da situação pandémica e da guerra na Ucrânia.

129.º

A este propósito, junto se remete, como **doc. n.º 3**, uma nova declaração emitida pela TML, a qual se dá por reproduzida para os devidos efeitos legais, que faz referência ao atual ponto de situação da negociação que existe entre as partes, relativamente ao processo de reequilíbrio do contrato.

130.º Conforme

resulta do **doc. n.º 3**:

7. A atribuição desta compensação, bem como modificação objetiva do Contrato já se encontram devidamente acauteladas no Plano de Atividades e Orçamento da TML para o quadriénio de 2025-2028, aprovado no Conselho Metropolitano do passado dia 29 de novembro, prevendo-se uma verba de até €17 044 523 respeitante a compensação financeira a atribuir relativa aos anos de 2022 e 2023 e a revisão do preço unitário máximo para €2,85 veic.km a partir de 2024.

131.º

Verifica-se, assim, que a compensação económica a atribuir à T.S.T. e o reequilíbrio do contrato já estão acautelados no Plano de Atividades e Orçamento da TML para o quadriénio de 2025-2028, aprovado no Conselho Metropolitano – cfr. **doc. n.º 3**.

132.º

Como resulta do **doc. n.º 3**, este processo “*permitirá reestabelecer o equilíbrio financeiro do Contrato e da Cocontratante*” – cfr. ponto 8, *in fine*.

133.º

Termos em que, verifica-se que este deve ser considerado mais um elemento a ser tido em consideração, para afastar qualquer dúvida razoável que ainda pudesse subsistir, sobre a situação financeira da T.S.T., no momento que irá ocorrer a execução da candidatura apresentada.

## 2.8. Conclusão:

134.º

	<p>Ora, considerando o balanço intercalar do presente ano de 2024, auditado pelo revisor oficial de contas da Requerente, verifica-se que mais de metade do seu capital social subscrito da T.S.T., não desapareceu, no presente ano de 2024, devido a perdas acumuladas.</p> <p>135.º</p> <p>Como se provou, as referidas contas intercalares devem ser consideradas documentos suficientemente idóneos e fiáveis, para se ajuizar acerca da situação económicofinanceira da Requerente, porquanto são mais próximos da data de execução da candidatura.</p> <p>136.º</p> <p>Em face do exposto, conclui-se que a Requerente não pode ser considerada uma <i>empresa em dificuldade</i> e, em consequência, cumpre o critério de elegibilidade dos beneficiários previsto na alínea i) do ponto 7.2 e no ponto 7.5 do AAC.</p> <p>137.º</p> <p>Pelo que, a candidatura apresentada pela Requerente não pode ser excluída com este fundamento.</p> <p>138.º</p> <p>Deve, assim, o FUNDO AMBIENTAL propor a admissão, avaliação e ordenação da candidatura apresentada pela T.S.T., com as demais, na categoria 1.</p> <p style="text-align: center;"><b>Termos em que se requer a V. Exas. que, em sede de novo Relatório, sejam ponderadas as observações apresentadas pela ora Requerente, e como tal, se proceda à admissão, avaliação e ordenação da candidatura apresentada pela ora</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Requerente, na categoria 1.</b></p> <p><b>JUNTA:</b> 3 (três) documentos.</p> <p><b>T.S.T. – TRANSPORTES SUL DO TEJO, S.A.,</b></p>
Resposta	<p><b>A. A requerente configura objetivamente uma “empresa em dificuldade” ao abrigo das regras do Aviso e do Regulamento (UE) n.º 651/2014</b></p> <p><b>01.</b> Sem prejuízo do exposto pelo Fundo Ambiental na resposta à 1.ª pronúncia da requerente, a qual se dá aqui por integralmente reproduzida para todos os devidos efeitos legais, consigna-se, quanto</p>

ao teor da 2.ª pronúncia da requerente, que a mesma não permite afastar a sua classificação como «*empresa em dificuldade*».

**02.** O décimo quarto considerando do Regulamento (UE) n.º 651/2014 (a seguir “Regulamento n.º 651/2014” ou “RGIC”) tem o seguinte teor:

«14. **Os auxílios concedidos a empresas em dificuldade devem ser excluídos do âmbito de aplicação do presente regulamento, dado deverem ser apreciados à luz das Orientações relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade, de 1 de outubro de 2004 (...)**»

**03.** O artigo 2.º (“Definições”) deste regulamento prevê o seguinte:

“Para efeitos do presente regulamento, entende-se por: [...] 18. “*Empresa em dificuldade*”, uma empresa relativamente à qual se verifica, pelo menos, uma das seguintes circunstâncias:

a) *No caso de uma sociedade de responsabilidade limitada (...), **se mais de metade do seu capital social subscrito tiver desaparecido devido a perdas acumuladas.** Tal é o caso quando a dedução das perdas acumuladas das reservas (e todos os outros elementos geralmente considerados como uma parte dos fundos próprios da empresa) conduz a um montante cumulado negativo que excede metade do capital social subscrito. Para efeitos desta disposição, «sociedade de responsabilidade limitada» designa, em especial, as formas de empresa mencionadas no anexo I da Diretiva 2013/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho (1), e o «capital social» inclui, se for caso disso, qualquer prémio de emissão. (...)*

e) *No caso de uma empresa que não seja uma PME, sempre que, **nos últimos dois anos:***

*(1) o rácio dívida contabilística/fundos próprios da empresa tiver sido superior a 7,5 e*

*(2) o rácio de cobertura dos juros da empresa, calculado com base em EBTIDA, tiver sido inferior a 1,0;”*

**04.** O Fundo Ambiental na concessão de financiamento público está obrigado a definir e, uma vez aprovado, a aplicar procedimentos e critérios adequados de seleção e a verificar, nomeadamente, se os beneficiários dos auxílios têm capacidade financeira para cumprir as condições do apoio e, portanto, nessa medida, que os referidos beneficiários **não estão «em dificuldade»**, na aceção do artigo 2.º, n.º 18, do referido Regulamento n.º 651/2014.

**05.** Para cumprir este dever, o Fundo Ambiental deve necessariamente basear-se em informações suficientemente fiáveis para afastar qualquer dúvida razoável sobre a situação financeira das sociedades em causa.

**06.** Ora, a requerente já reconheceu de forma expressa na sua 1.ª pronúncia (arts. 80.º a 82.º) que nos anos de 2022 e 2023, configura uma «empresa em dificuldade», conforme se reproduz infra:

80.º

Entende o FUNDO AMBIENTAL que a Requerente é uma *empresa em dificuldade*, porquanto preenche dois dos *supra* citados critérios, a saber:

- a) mais de metade do seu capital social subscrito desapareceu devido a perdas acumuladas – cfr. alínea a) do n.º 18 do artigo 2.º do RGIC; e,
- b) nos últimos dois anos, o rácio dívida contabilística/fundos próprios da empresa foi superior a 7,5 e o rácio de cobertura dos juros da empresa, calculado com base em EBTIDA, foi inferior a 1,0 – cfr. alínea e) do n.º 18 do artigo 2.º do RGIC.

81.º

Conforme passaremos a expor, a candidatura apresentada pela Requerente também não pode ser excluída com este fundamento.

82.º

Não se ignora que, analisados os relatórios e contas dos anos de 2022 e de 2023, a Requerente possa preencher os dois referidos critérios económico-financeiros para ser qualificada como uma *empresa em dificuldade*.

**07.** Ou seja, no presente procedimento foram valorados os relatórios e contas **anuais** auditados e certificados, incluindo os referentes à TST dos anos de 2022 e 2023, para efeitos do disposto na alínea e), do n.º 18, do artigo 2.º do RGIC.

**08.** Conquanto, conforme também já densificado e avançado no Relatório Preliminar:

- 08.1.** mais de metade do seu capital social subscrito desapareceu devido a perdas acumuladas – cfr. alínea a) do n.º 18 do artigo 2.º do RGIC; e,

- 08.2.** nos últimos dois anos (2022 e 2023), o rácio dívida contabilística/fundos próprios da empresa foi superior a 7,5 e o rácio de cobertura dos juros da empresa, calculado com base em EBTIDA, foi inferior a 1,0 – *cfr.* alínea e) do n.º 18 do artigo 2.º do RGIC.
- 09.** Tal resulta de forma expressa e documentada dos relatórios e contas auditados e certificados da requerente dos anos de 2022 e 2023.
- 10.** O avançado na 2.ª pronúncia não afasta esta realidade objetiva e documentada, mantendo-se o preenchimento do critério taxado na alínea e), do n.º 18, do artigo 2.º do RGIC para a qualificação da requerente como “*empresa em dificuldade*”.
- 11.** Os dados do 1.º semestre de 2024, agora auditados (*cfr.* Doc. n.º 1 da 2.ª pronúncia) não abrangem, e nunca poderiam abranger, a totalidade do presente ano.
- 12.** Ademais não afastam o cumprimento do referido critério da alínea e), do n.º 18, do artigo 2.º do RGIC, levando à catalogação da requerente como “*empresa em dificuldade*”.
- 13.** Adrede, não pode o critério da referida alínea e) ser sopesado com valores de um semestre (com “valores referentes a 30 de junho de 2024”, in Doc. n.º 1 da 2.ª pronúncia), mas, outrossim, tem de ser aferido numa **base anual** com valores de **dois anos completos**. Tudo sob pena de cometimento de irregularidade grave ou mesmo fraude pelo beneficiário.
- 14.** De igual modo, a declaração emitida pela TML a 5 de dezembro de 2024 (junta como Doc. n.º 2 à 2.ª pronúncia da requerente), e a putativa compensação financeira a atribuir à requerente, não altera a sua situação reportada nos relatórios e contas auditados e certificados dos anos de 2022 e 2023 quanto à sua catalogação como “*empresa em dificuldade*” ao abrigo da referida alínea e).
- 15.** Reitera-se que o Fundo Ambiental só pode conceder financiamento público quando os requisitos legais aplicáveis se encontram reunidos, incluindo aqueles que resultam do RGIC e que são aplicáveis ao Aviso.
- 16.** Quanto ao avançado dos artigos 80.º e seguintes da 2.ª pronúncia, cumpre registar que a requerente tenta confundir, ainda que sem sucesso, o critério da “*empresa em dificuldade*” com o conceito de “*situação económico-financeira equilibrada*” (arts. 82.º e 83.º da 2.ª pronúncia) tabulado no anexo I da Portaria n.º 176-B/2024/1, **portaria essa inaplicável ao presente procedimento** e no anexo I da Portaria n.º 103-A/2023, **portaria essa também aqui sem qualquer aplicabilidade** – compulsar, entre o mais, os arts. 84.º *et seq* da 2.ª pronúncia da requerente.

17. Verifica-se, assim, pelos fundamentos de facto e de direito avançados e taxados acima, bem como no Relatório preliminar que, com base nos documentos fiáveis e completos acedidos referentes aos anos de 2022 e 2023, não estão reunidos no presente caso, com o rigor e segurança jurídica que se impõem, sequer indiciariamente, e ao abrigo de um processo racional, objetivo, transparente e lógico as condições necessárias para se afastar a qualificação da requerente como “*empresa em dificuldade*”, **maxime por força do disposto na alínea e), do n.º 18, do artigo 2.º do RGIC,**

18. Tudo com fundamento nos dados dos relatórios e contas anuais auditados e certificados da requerente dos dois últimos anos (2023 e 2022) e agora também refletidos no Doc. n.º 2 da sua 2.ª pronúncia e que atestam de forma objetiva e isenta que:

18.1. A requerente apresenta no ano de 2022 uma **dívida contabilística de 73.593.404,87€** e **fundos próprios negativos de (-1.962.507,18€)**, não dispondo, de todo, naquele ano, de um rácio dívida contabilística /fundos próprios inferior a 7,5, conforme previsto na subalínea (1), da alínea e), do n.º 18, do artigo 2.º do RGIC, uma vez que **os fundos próprios são negativos.**

18.2. A requerente apresenta no ano de 2023 uma **dívida contabilística de 66.022.537,32€** e **fundos próprios negativos de (-13.604.981,47€)**, não cumprindo, de todo, também naquele ano, com o rácio dívida contabilística /fundos próprios inferior a 7,5 previsto na subalínea (1), da alínea e), do n.º 18, do artigo 2.º do RGIC, uma vez que os **fundos próprios foram novamente negativos naquele ano.**

18.3. A requerente apresenta no ano de 2022 “**juros e gastos similares suportados**” de **849.672,67€** e um **EBITDA negativo de (-7.213.025,21€)** pelo que o rácio de cobertura dos juros é sempre negativo naquele ano, conforme previsto na subalínea (2), da alínea e), do n.º 18, do artigo 2.º do RGIC

18.4. A requerente apresenta no ano de 2023 “**juros e gastos similares suportados**” de **2.483.811,01€** e um **EBITDA novamente negativo de (-11.687.922,73€)** pelo que o rácio de cobertura dos juros é novamente **negativo** também naquele ano, conforme previsto na subalínea (2), da alínea e), do n.º 18, do artigo 2.º do RGIC

19. Por todo o exposto é patente e notório que a requerente configura uma «*empresa em dificuldade*» ao cumprir de forma cumulativa nos dois anos anteriores ao ano de submissão da candidatura todos os critérios taxados no artigo 2.º, n.º 18, alínea e), do RGIC, a saber:

	<p>“Para efeitos do presente regulamento, entende-se por: [...] 18. “Empresa em dificuldade”, uma empresa relativamente à qual se verifica, pelo menos, uma das seguintes circunstâncias:</p> <p>e) <b>No caso de uma empresa que não seja uma PME, sempre que, <u>nos últimos dois anos</u>:</b></p> <p>(1) <b>o <u>rácio dívida contabilística/fundos próprios da empresa</u> tiver sido superior a 7,5 e</b></p> <p>(2) <b>o <u>rácio de cobertura dos juros da empresa, calculado com base em EBTIDA</u>, tiver sido inferior a 1,0;”</b></p> <p>20. Termos em que a candidatura da requerente não é legalmente elegível para financiamento público, sob pena de violação ostensiva e grave das regras do RGIC diretamente aplicáveis ao Aviso, em concreto do artigo 1.º, n.º 4, alínea c), do regulamento, que não permite a concessão de auxílios a empresas em dificuldade: <b>«4. O presente regulamento não é aplicável aos seguintes auxílios: (...) c) auxílios às empresas em dificuldade (...)»</b></p>
--	---

N.º candidatura	206
Entidade	Auto Viação Feirense, LDA
Pronúncia	<p>Exmos. Srs.,</p> <p>Em anexo enviamos exercício de audiência prévia.</p> <p>Cumprimentos, Gabriel Couto</p> <p>ANEXO: Texto da pronúncia (reproduzido abaixo)</p> <p>ANEXO: Texto da pronúncia (reproduzido abaixo), e autorizações para serviço público de transporte de passageiros</p> <p style="text-align: right;"><b>FUNDO AMBIENTAL RUA DE O SÉCULO, N.º 63, 3.º 1200-443 LISBOA</b></p> <p><b>AUTO VIAÇÃO FEIRENSE, LIMITADA, NIPC 500 038 520</b>, com sede sita na Avenida Principal, n.º 513, 4535-055 Lourosa, Santa Maria da Feira, notificada da Proposta de Decisão Fundamentada sobre as Candidaturas – Segundo Relatório Preliminar no Concurso com o Aviso 01/C21-i12/2024, Investimento RP-C21-i12 – Medida Reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos, datada de 04.12.2024, vem pronunciar-se em sede de audiência, nos termos do disposto no artigo 121.º do CPA, nos termos e com os seguintes fundamentos:</p> <p>1. No dia 30.10.2024, a AVF foi notificada de primeiro relatório preliminar que a ordenava no:</p> <p>A) 9.º lugar, com a candidatura 225, não lhe sendo atribuído qualquer apoio para a aquisição de autocarros elétricos, de categoria 1;</p>

- B) 5.º lugar, com a candidatura 206, sendo-lhe atribuído apoio de € 7.290.000 para a aquisição de autocarros elétricos, de categoria 2.
2. No dia 04.12.2024, a AVF foi notificada de segundo relatório preliminar da exclusão da sua candidatura 206, na qual lhe havia sido atribuído apoio de € 7.290.000 para a aquisição de autocarros elétricos, de categoria 2, com fundamento em: *“O candidato não apresentou contrato de concessão para a operação de transporte público de passageiros no território para o qual concorre. Apresentou uma autorização provisória emitida pela autoridade de transportes CIM Tâmega e Sousa. Consultada a autoridade de transportes, obteve-se a informação de que a referida autorização está em vigor apenas até ao dia anterior do arranque do período de exploração contratual da Concessão, de que nenhum dos lotes da Concessão foi adjudicada ao candidato, e que não foram recebidos pela autoridade quaisquer pedidos de autorização de subconcessão a favor do candidato nesse âmbito. A autorização provisória não garante o cumprimento dos critérios de elegibilidade do candidato nos termos do n.º 3.1 do aviso ao longo do período de execução da operação, nem do período mínimo de permanência do investimento disposto na Portaria n.º 109/2024/1, de 18 de março, que aprova o Regulamento do Sistema de Incentivo às Empresas «Descarbonização dos Transportes Públicos», inserido no investimento RP-C21-i12 — medida reforçada: descarbonização dos transportes públicos, do Plano de Recuperação e Resiliência. Desta forma, não ficou comprovada a elegibilidade do candidato nos termos do n.º 3.1 do aviso.”*
3. Decisões com as quais não se pode concordar, como explicaremos ao diante, mas que sobretudo se prendem com dois pontos que são: a inflação do número médio de quilómetros percorrido por autocarro e a sua influência no aumento do número de redução das emissões CO2, que consubstancia critério de desempate e, ainda, o considerarmos que o número de veículos que algumas Candidatas se propõem a adquirir não estarem relacionados com o número de veículos a que as mesmas estão obrigadas no contrato de serviço público invocado para a elegibilidade ao abrigo deste Aviso.

#### **I – NÚMERO MÉDIO DE QUILOMETROS APRESENTADOS (categoria 1 e categoria 2)**

##### **ALSA TODI METROPOLITANA DE LISBOA, LDA.**

4. A Operadora viu a sua candidatura 237 ordenada em 1.º lugar, tendo-lhe sido concedido o financiamento dos € 12.000.000,00 na totalidade.
5. Na candidatura indicou a pretensão de adquirir 55 autocarros e que cada autocarro, em média, por ano, percorreria 70.292 km.
6. A Alsa Todi executa o Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros na Área Metropolitana de Lisboa – Lote 4, no qual se obrigou a realizar 15.500.000 km/ano com 259 veículos, o que perfaz média de 59.845 km/ano por veículo.
7. Significa dizer que a concorrente não usou nenhum dado objetivo na indicação do número de quilómetros na candidatura apresentada, isto é, não teve por base o Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros na Área Metropolitana de Lisboa – Lote 4.

##### **NEX CONTINENTAL HOLDING SL SUCURSAL EM PORTUGAL**

8. A Operadora viu a sua candidatura 256 ordenada em 2.º lugar, tendo-lhe sido concedido o financiamento dos € 12.000.000,00 na totalidade.
9. Na candidatura indicou que pretende adquirir 54 autocarros e que cada um deles realizará 80.160 km/ano.
10. A Nex Continental é a sociedade comercial à qual foi adjudicado o Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros na Área Metropolitana do Porto – Lote 2.
11. Naquele contrato a Nex Continental obrigou-se a disponibilizar entre 200 a 270 autocarros, para realizar o total de 9 968,82 km/ano.
12. O que significa dizer que a previsão é de que cada autocarro realizará no plano teórico e otimista entre 49.000 km/ano e 36.000 km/ano.
13. E não 80.160 km/ano como indicado na candidatura apresentada.

14. Significa, mais uma vez, dizer que a concorrente não teve por base o Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros na Área Metropolitana do Porto – Lote 2.

**BARRAQUEIRO TRANSPORTES, S.A.**

15. A Barraqueiro viu a sua candidatura 285 ordenada em 3.º lugar, tendo-lhe sido concedido o financiamento dos € 11.980.001,00 na totalidade.
16. Trata-se de sociedade comercial a quem foi adjudicado o Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros na Área Metropolitana de Lisboa – Lote 2, operando sob a Rodoviária de Lisboa.
17. E de acordo com o Relatório de Gestão de 2023 publicado e consultável na página da empresa [www.rodoviariadelisboa.pt/RelatorioContas2023\\_RL.pdf](http://www.rodoviariadelisboa.pt/RelatorioContas2023_RL.pdf) o número de veículos afeto à operação é de 527 e o número de quilómetros totais por ano é de 24.022.000, o que dá a média de 45.582 km/ano, por autocarro, ou seja, valor inferior ao indicado pela Candidata.
18. Novamente dizemos que a concorrente não teve por base o Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros na Área Metropolitana de Lisboa – Lote 2.

**SCOTTURB – TRANSPORTES URBANOS, LDA.**

19. A Scotturb viu a sua candidatura 248 ordenada em 4.º lugar, tendo-lhe sido concedido o financiamento dos € 7.634.000,00 na totalidade.
20. Trata-se de sociedade comercial a quem foi adjudicado o Contrato de Prestação do Serviço Público de Transporte Rodoviário Regular de Passageiros no Concelho de Cascais.
21. No contrato celebrado a Scotturb vinculou-se a realizar o serviço público do concelho de Cascais com 79 autocarros standard e 17 minibus.
22. Na candidatura em crise a Scotturb indicou que pretende adquirir 20 autocarros e que cada um fará uma média anual de 107.534 km.
23. Ora, não pode ser verdade que cada autocarro da Scotturb adstrito ao serviço público do concelho de Cascais percorra 107.534 km/ano, é impossível, pelos argumentos, inclusive, já referidos pela STCP em sede de audiência prévia quando notificada do primeiro relatório preliminar e que infra se transcrevem por se concordar na íntegra:
24. *“48. (...) o número médio de quilómetros apresentado pela concorrente Scotturb é 34% superior ao segundo valor mais elevado apresentado nas candidaturas e 53% superior face à média dos valores apresentados pelas restantes concorrentes.*
49. *O que demonstra bem que, verdadeiramente, estão a comparar-se os números que cada entidade decidiu incluir, havendo aqueles que terão sido mais otimistas e os que terão sido mais pessimistas.*
50. *Mas apenas por imensa sorte dessa comparação sem qualquer base comum se poderá concluir que daqueles valores resulte o total de emissões anuais evitadas pela operação.*
51. *Com efeito, o número médio de quilómetros é um fator absolutamente essencial para a avaliação da candidatura, particularmente nos casos em que, como se veio a verificar, se tenha verificado um empate, sendo que os valores de cada concorrente não são compráveis entre si porque não foi fixada qualquer metodologia para a sua apreciação.*
52. *Sendo que alguns dos valores não têm qualquer adesão à realidade.*
53. *Pelo que, em rigor, tentar concluir daqueles valores “o total de emissões anuais evitadas pela operação” é apenas um salto de fé.*

**SENÃO VEJAMOS,**

54. *A Scotturb é o operador do serviço de transporte em autocarro denominado MobiCascais, ao abrigo de um contrato de prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no concelho de Cascais celebrado entre a sociedade Scotturb e a Câmara Municipal de Cascais,*
55. *Localizando-se as suas linhas, na sua esmagadora maioria, no concelho de Cascais.*
56. *Segundo os dados disponíveis no site corporativo, ao abrigo do referido contrato de prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros, a Scotturb explora 44 linhas municipais, numa rede com cerca de 2.000 paragens.*

57. *Por seu turno, a STCP é a maior empresa de transportes públicos coletivos rodoviários de passageiros da Área Metropolitana do Porto, e a segunda maior a nível nacional.*
58. *Serve cerca de 1 milhão de habitantes de 33 freguesias dos concelhos de Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Valongo e Vila Nova de Gaia,*
59. *Operando um total de 72 linhas, das quais 69 em autocarro e 3 em carro elétrico.*
60. *Do ponto de vista da dimensão da rede, a rede servida pela STCP tem aproximadamente 496 km de extensão, com 2.506 paragens, prestando serviço durante as 24 horas diárias, nos 365 dias do ano.*
61. *Ou seja, face à dimensão da rede e das próprias concorrentes, antecipar-se-ia que o número médio de quilómetros a percorrer pelos autocarros adquiridos ao abrigo do presente concurso seria, em tese, superior na candidatura submetida pela STCP.*
62. *Porém, não é o que sucede.*
63. *Com efeito, este parâmetro é superior em cerca de 47.000 km na candidatura da Scotturb face ao mesmo indicador na candidatura da STCP.*
64. *Ora, salvo o devido respeito por opinião contrária, temos muita dificuldade em conceber que o valor indicado pela Scotturb possa, sequer, aproximar-se da realidade.*
65. *É que, um simples exercício aritmético permite evidenciar que o número médio de quilómetros indicado pela Scotturb para os autocarros a adquirir se encontra altamente inflacionado.”*
25. Ou seja, a candidata ao empolar o número de quilómetros realizados por autocarro, por ano, desvirtua um dos critérios de seleção, o número de redução das emissões de CO2 equivalente, razão que a fez ter sido classificada em 4.º lugar.

**SERVIÇOS MUNICIPALIZADOS DE TRANSPORTES COLECTIVOS DO BARREIRO**

26. A SMTCB viu a sua candidatura 197 ordenada em 5.º lugar, tendo-lhe sido concedido o financiamento dos € 1.385.999,00, isto é 16,04 % do montante a financiar da sua candidatura de € 8.643.400,00.
27. A SMTCB opera os serviços de transporte público do Município do Barreiro e, de acordo com o Relatório de Desempenho da Autoridade de Transportes do Município do Barreiro do ano de 2023, publicado em junho de 2024, o número total de quilómetros realizados no ano de 2023 foi de 2.486.868 km, com 60 veículos, com velocidade comercial média de 14,91 km/hora.
28. Ou seja, a média anual de quilómetros de cada veículo adstrito a esta tipologia de serviço é de 41.000 km/ano.
29. E não os 60.000 km/ano indicados na candidatura apresentada pela SMTCB para os 16 veículos que pretende adquirir.

**Guimabus Empresa Transportes de Guimarães, Unipessoal, Lda.**

30. A Guimabus viu a sua candidatura 262 ordenada em 1.º lugar, tendo-lhe sido concedido o financiamento dos € 12.000.000,00 na totalidade.
31. Trata-se de sociedade comercial constituída pela adjudicatária Vale do Ave Transportes, Lda. para cumprimento do Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros no Município de Guimarães.
32. O dito contrato tem a duração de 10 (dez) anos, com início no dia 01.01.2022 e término a 31.12.2031, extensão total de 3.005,925 km, com uma média de km nos dias úteis de 1.052 km e número de km's anuais de todo o contrato de 3.782,17, o que dividido pelos 80 autocarros com que se candidataram para realizar o concurso (22 veículos elétricos e 58 veículos a diesel), equivale a 47.000 km, por ano, por autocarro, o que não corresponde ao número de quilómetros médios apresentados pela candidata.

**TUB – Transportes Urbanos de Braga, E.M.**

33. A TUB viu a sua candidatura 196 ordenada em 2.º lugar, na categoria 2, tendo-lhe sido concedido o financiamento dos € 11.781.575,72 na totalidade.
34. De acordo com os indicadores publicados no site da TUB <https://tub.pt/indicadores/> respeitantes ao ano de 2023, realizaram 6.249.566 km/ano com 162 veículos, o que dá a média

de 38.577 km/ano, por autocarro, não tendo sido este o número de quilómetros médio indicado na candidatura apresentada, que lhe permitiu ser classificada em 2.º lugar.

**Município de Viana do Castelo**

35. O Município de Viana do Castelo apresentou candidatura para a aquisição de 17 veículos elétricos, indicando que cada veículo realizaria 102.000 km por ano, quando a sua rede de transporte é de 129 km.
36. Razão pela qual, torna-se nítido como o aumento do número de km's por autocarro/ano desvirtua a pontuação.

**Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra**

37. Os Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra viram a sua candidatura 94 ordenada em 4.º lugar, na categoria 2, tendo-lhe sido concedido o financiamento dos € 8.307.900 na totalidade.
38. De acordo com os indicadores publicados no Relatório de Gestão dos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra do ano de 2023, foram realizados 5.836.000 km/ano com 171 veículos, o que dá a média de 33.930 km/ano, por autocarro, conforme mapa da página 53 do Relatório de Gestão disponível em [www.smtuc.pt/wpcontent/uploads/2024/05/RELATORIO-DE-GESTAO-2023.pdf](http://www.smtuc.pt/wpcontent/uploads/2024/05/RELATORIO-DE-GESTAO-2023.pdf), não tendo sido este o número de quilómetros médio indicado na candidatura apresentada, que lhe permitiu ser classificada em 4.º lugar.

Assim,

39. Como vimos *supra*, todos os candidatos empolaram o número de quilómetros médios realizados por veículo nos contratos de serviço de transporte público em execução.
40. Ou seja, não usaram dados reais, não se ativeram aos dados dos seus contratos, que os permitiram ser elegíveis nesta candidatura.
41. Pelo que, o Fundo Ambiental deverá anular o concurso ou, então, se considerar tal admissível, reavaliar a classificação das candidaturas apresentadas e os dados que deram origem a tais classificações, corrigindo-as.
42. Caso o Fundo Ambiental opte pela segunda opção, deverá das três uma:
  - a) Solicitar às Áreas Metropolitanas o envio dos Contratos de Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros em causa nas diferentes candidaturas;
  - b) Consultar no site [www.base.gov.pt](http://www.base.gov.pt) os Contratos de Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros em causa nas diferentes candidaturas;
  - c) Solicitar aos Candidatos o envio dos registos de quilómetros dos veículos diesel equivalentes adstritos às ditas operações no último ano.
43. Sendo imperativa a alteração da classificação das candidaturas, assim como mandatária a realização de investigação semelhante ao que foi feito com a candidatura 206 da AVF junto da entidade administrativa competente pela autorização e fiscalização do serviço público de cada uma das Candidatas, comparando os km's contratados às frotas diesel contratadas afetas.

**II – TIPOLOGIA DE OPERAÇÃO PREVISTA NO PONTO 4 DO AVISO (categoria 2)**

**Guimabus Empresa Transportes de Guimarães, Unipessoal, Lda.**

44. A Guimabus trata-se de sociedade comercial constituída pela adjudicatária Vale do Ave Transportes, Lda. para cumprimento do Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros no Município de Guimarães.
45. O dito contrato tem a duração de 10 (dez) anos, com início no dia 01.01.2022 e término a 31.12.2031, extensão total de 3.005,925 km, com uma média de km nos dias úteis de 1.052 km e número de km's anuais de todo o contrato de 3.782,17, o que dividido pelos 80 autocarros com que se candidataram para realizar o concurso (22 veículos elétricos e 58 veículos a diesel), equivale a 47.000 km, por ano, por autocarro.
46. Os 22 veículos elétricos com que a Guimabus se candidatou, aquela tinha de assegurar no início do serviço.

47. Os restantes 58 veículos a diesel a Guimabus lançou concurso público para a aquisição de 22 veículos elétricos de 12 metros, tendo assinado contrato com a Irizar S.Coop a 11.11.2021.
48. Lançou ainda concurso para a aquisição de 5 veículos elétricos de até 6 metros, celebrando contrato com UIC- Unidade de Indústria Auto Mecânica do Centro, Lda. a 07.12.2021.
49. Portanto, dos 58 veículos a diesel que se comprometeu a iniciar o serviço de Guimarães já substituiu 27, pelo que, apenas poderia substituir 31 veículos a diesel.
50. No concurso em crise a Guimabus apresentou candidatura a financiamento de € 12.000.000,00 o que dividido por € 250.000,00 por veículo equivale à aquisição de 48 veículos, ou seja, número superior ao necessário para a execução do contrato, com excedente de 17 unidades.
51. No âmbito do POSEUR-01-1407-FC-000062 Descarbonização da frota da GUIMABUS - Implementação de Autocarros Limpos movidos a eletricidade, no Município de Guimarães GUIMABUS - EMPRESA TRANSPORTES DE GUIMARÃES, UNIPESSOAL LDA, viu a sua candidatura aprovada a 21-01-2022, com o montante total analisado de € 12.585.678,54 e o montante elegível analisado de € 8.746.778,54.
52. Razão pela qual, estamos em crer que não se encontra demonstrado que a candidatura pertence a tipologia de operação prevista no ponto 4 do Aviso.

### III – PERÍODO MÍNIMO DE PERMANÊNCIA DO INVESTIMENTO – PORTARIA 109/2024/1

53. No dia 04.12.2024, a AVF foi notificada de segundo relatório preliminar da exclusão da sua candidatura 206, na qual lhe havia sido atribuído apoio de € 7.290.000 para a aquisição de autocarros elétricos, de categoria 2, com fundamento em: *“O candidato não apresentou contrato de concessão para a operação de transporte público de passageiros no território para o qual concorre. Apresentou uma autorização provisória emitida pela autoridade de transportes CIM Tâmega e Sousa. Consultada a autoridade de transportes, obteve-se a informação de que a referida autorização está em vigor apenas até ao dia anterior do arranque do período de exploração contratual da Concessão, de que nenhum dos lotes da Concessão foi adjudicada ao candidato, e que não foram recebidos pela autoridade quaisquer pedidos de autorização de subconcessão a favor do candidato nesse âmbito. A autorização provisória não garante o cumprimento dos critérios de elegibilidade do candidato nos termos do n.º 3.1 do aviso ao longo do período de execução da operação, nem do período mínimo de permanência do investimento disposto na Portaria n.º 109/2024/1, de 18 de março, que aprova o Regulamento do Sistema de Incentivo às Empresas «Descarbonização dos Transportes Públicos», inserido no investimento RP-C21-i12 — medida reforçada: descarbonização dos transportes públicos, do Plano de Recuperação e Resiliência. Desta forma, não ficou comprovada a elegibilidade do candidato nos termos do n.º 3.1 do aviso.”*
54. Sucede, porém, que a AVF realiza o Serviço de Transporte Público de Passageiros da CIM do Tâmega e Sousa, com autorização daquela CIM, desde 2019.
55. Contudo, antes da criação da CIM do Tâmega e Sousa a AVF já realizava os serviços de transporte daquela região, pelo menos desde o ano de 2014, como poderá o Fundo Ambiental confirmar com a CIM e, ainda, com o Município.
56. E tem vindo a receber várias autorizações para a exploração do serviço ao longo dos anos, **em anexo**.
57. Aliás, a AVF logrou enviar a ata da deliberação da prorrogação do período de exploração dos Contratos de Concessão do Serviço de Transporte Público Rodoviário de Passageiros, emitida pelo Conselho Intermunicipal da CIM do Tâmega e Sousa em setembro de 2024.
58. Considera o Fundo Ambiental que realizar um serviço público de transporte de passageiros desde o ano de 2014, ou seja, há 10 anos, é temporário? Pode a AVF deixar de realizar o serviço de transporte público no dia de amanhã?
59. Não há perspetiva de se iniciar a operação de concessão do serviço de transporte público do Tâmega e Sousa, ao contrário do alegado pela Transdev, como, certamente o Fundo Ambiental teve oportunidade de confirmar junto da CIM, uma vez que entrou em contacto com aquela entidade.

	<p>60. Razão pela qual, consideramos que a candidatura 206 da AVF terá de ser novamente qualificada, porquanto cumpre o critério de elegibilidade nos termos do 3.1 do Aviso e do artigo 16.º da Portaria 109/2024/1.</p> <p><b>Junta:</b> pedido de alteração da linha emitida pelo IMT (responsável à data), autorizações da AMP (responsável à data), e autorizações da CIM do Tâmega e Sousa.</p> <p>Lourosa, 18 de dezembro de 2024. A Gerência,</p>
Resposta	<p>Em resposta ao ponto I, o Fundo Ambiental solicitou aos candidatos a submissão do contrato de concessão ou subconcessão ao abrigo do qual concorriam ao apoio, nos termos da alínea f) do n.º 10.1 do aviso, para verificação das estimativas de quilómetros indicadas em candidatura tendo por referência os quilómetros contratados pelas autoridades de transporte.</p> <p>No caso dos candidatos que apresentaram candidaturas relativas a operadores internos a instalar no prazo de execução do aviso, estes forneceram estimativas baseadas nos parâmetros definidos para a rede prevista, com base no número de linhas, horários e trajetos pretendidos. A utilização anual que daí decorre é declarada pelo candidato que, nestes casos, também constitui a autoridade de transportes com competência para definir e validar os parâmetros da rede. Adicionalmente, é importante notar que, como indicado no Aviso, a poupança de emissões calculada com base na produção quilométrica indicada pelo candidato constitui um indicador da candidatura que deverá ser reportado anualmente, e ao qual o candidato fica vinculado, caso seja selecionado para financiamento.</p> <p>Em resposta ao ponto II, confirmamos que a Guimabus concorre com um Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros no Município de Guimarães, dando cumprimento ao n.º 3.1 do presente Aviso. O Fundo Ambiental assegura a análise de risco do duplo financiamento, através de ferramentas próprias para o efeito, na fase de avaliação das candidaturas aprovadas para financiamento, de acordo com o quadro do Decreto-Lei n.º 29-B/2021, de 4 de maio, relativamente à acumulação de apoios PRR com outros fundos comunitários para a mesma tipologia de operações. Assim, as candidaturas aprovadas para financiamento podem ter beneficiado de outros apoios, nomeadamente do POSEUR, desde que não haja financiamento dos mesmos custos de operações para a qual concorrem neste apoio, conforme disposto no n.º 7.4 do Aviso. As candidaturas com potenciais riscos de duplo de financiamento identificados terão ainda acompanhamento específico na fase de execução dos projetos, de forma a assegurar a continuidade da verificação do duplo financiamento nas operações que constituem os projetos.</p> <p>No que diz respeito ao ponto III, no âmbito da candidatura n.º 206, não tendo o candidato apresentado contrato de concessão para a operação de transporte público de passageiros no território para o qual concorre, conforme requerido na alínea d) do n.º 7.2 deste Aviso, tendo ao invés apresentado uma autorização provisória emitida pela autoridade de transportes CIM Tâmega e Sousa, e não lhe tendo sido adjudicado novo contrato no âmbito de concurso público para adjudicação deste serviço nesta região, reiteramos o não cumprimento dos critérios de elegibilidade do candidato nos termos do n.º 3.1 do aviso ao longo do período de execução da operação, nem do período mínimo de permanência do investimento disposto na Portaria n.º 109/2024/1, de 18 de março, que aprova o Regulamento do Sistema de Incentivo às Empresas «Descarbonização dos Transportes Públicos», inserido no investimento RP-C21-i12 — medida reforçada: descarbonização dos transportes públicos, do Plano de Recuperação e Resiliência.</p> <p>Pelo exposto, mantém-se a decisão de exclusão do candidato.</p>

N.º candidatura	209
Entidade	RDL RODOVIÁRIA DO LIS, LDA
Pronúncia	Exmos. Senhores,
	Esperamos que se encontrem bem.

Remete-se, em anexo, para vossa análise, pronúncia à proposta de decisão emitida referente à candidatura apresentada pela RDL - RODOVIÁRIA DO LIS, LDA., ao Aviso de Abertura de Concurso N.º 01/C21-i12/2024 - Medida Reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos (ver, por favor, documento PDF - Aviso de Concurso n. 01\_C21-i12\_2024 \_Consulta elementos Procedimento \_Alegações\_RDL).

Dado o tamanho do documento anexado e para uma melhor leitura e análise do mesmo, remete-se também o documento via link google drive:  
<https://drive.google.com/file/d/1IZkmrGdwETvh7yPIGyMvmbCqeRdHpfs4/view?usp=sharing>

A RDL - RODOVIÁRIA DO LIS, LDA., encontra-se naturalmente ao dispor para o esclarecimento de qualquer questão que surja.

Muito obrigada.

Com os melhores cumprimentos,

RDL - RODOVIÁRIA DO LIS, LDA.

ANEXO: Texto da pronúncia (reproduzido abaixo)



Fundo Ambiental  
Rua de "O Século", n.º 63 – 3.º  
1200-433 Lisboa

**Aviso N.º 01/C21-i12/2024 – Medida Reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos**

RDL RODOVIÁRIA DO LIS, LDA., (doravante, abreviadamente, "RDL"), candidata no Aviso N.º 01/C21-i12/2024 - Medida Reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos (doravante, abreviadamente, "Aviso"), notificada do 2.º Relatório Preliminar datado de 04.12.2024, vem, nos termos e para os efeitos no artigo 121.º do Código de Procedimento Administrativo ("CPA") apresentar:

**PRONÚNCIA**

com base nos seguintes argumentos de facto e de direito:

**I. Enquadramento**

1. Através do Aviso N.º 01/C21-i12/2024 foi publicitado o investimento RP-C21-i12 – Descarbonização dos Transportes Públicos da Componente C21 do Plano de Recuperação e Resiliência, nos termos da Decisão de Execução do Conselho, COM (2021) 321, que aprova o PRR para Portugal e da Decisão de Execução do Conselho 13351/23, de 10 de outubro.
2. O objetivo do investimento C21-i12 é reforçar o investimento TC-C15-i05: Descarbonização dos transportes públicos no âmbito da componente 15, devendo a parte reforçada da medida aumentar o número de novos autocarros de zero emissões utilizados para transporte público, bem como incluir a instalação de estações de carregamento ou reabastecimento.
3. Para efeitos do Aviso, são elegíveis Municípios, Áreas Metropolitanas, Comunidades Intermunicipais e empresas, entidades e concessionárias com competências no domínio do transporte público coletivo de passageiros que, na aceção do artigo 3.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua atual redação, que prestem um ou mais dos seguintes serviços:



SEDE: Av. Heróis de Angola nº 30, 2º Esq., 2400-153 Leiria • T 244 813 792 • F 244 837 722 • rdl@rodoviariadolis.pt • www.rodoviariadolis.pt  
DELEGAÇÃO COMERCIAL LEIRIA T 244 815 717 • F 244 811 509 • alugueres.leiria@rodoviariadolis.pt  
DELEGAÇÃO COMERCIAL LOURICAL T 236 968 293 • F 236 968 209 • alugueres.lourical@rodoviariadolis.pt

RDL Rodoviária do Lis, Lda • C.F.C. Leiria • Capital Social €3.000.000,00 • NIF 507 802 950



9 9

- Serviço público de transporte de passageiros municipal;
- Serviço público de transporte de passageiros intermunicipal;
- Serviço público de transporte de passageiros inter-regional, desde que explorados ao abrigo de contratos de serviço público;
- Serviço público de transporte de passageiros flexível, não podendo ser neste caso beneficiários empresas, pessoas coletivas ou pessoas singulares licenciadas para o transporte em táxi, nem instituições particulares de solidariedade social;
- Serviço público de transporte escolar ao nível do município, nos termos do artigo 37.º, do RJSPTP e do Decreto-Lei n.º 21/2019, de 30 de janeiro.

4. São consideradas operações elegíveis a aquisição de veículos novos com nível nulo de emissões, na aceção do artigo 2.º, alínea 102-G), subalínea c), do RGIC (elétricos ou a hidrogénio), e homologados exclusivamente nas categorias europeias M2 ou M3 a que se refere o artigo 2.º do Anexo do Decreto-Lei n.º 58/2004, de 19 de março, na sua redação atual, cumprindo com os requisitos para o acesso facilitado para pessoas com mobilidade reduzida, com a finalidade de serem utilizados nos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros previstos no número anterior, doravante "Autocarro Limpo" e a instalação dos respetivos postos de carregamento de energia elétrica e/ou de abastecimento de hidrogénio.

5. O prazo para apresentação de candidaturas terminou no dia 31.07.2024.

6. No dia 29.10.2024 foi divulgado junto dos candidatos, através da plataforma do Fundo Ambiental, o relatório preliminar com proposta de decisão sobre as candidaturas, tendo-se nessa data dado início à Audiência Prévia, que terminou no dia 13.11.2024.

7. Em consequência das pronúncias apresentadas, e em decorrência da reponderação das candidaturas foram alteradas a lista de candidaturas excluídas, as listas de ordenação dos candidatos das categorias 1 e 2 e as listas de proposta de atribuição de verbas, tendo, por conseguinte, sido proferido o 2.º Relatório Preliminar a que ora se responde.

## II. Da errada ponderação das candidaturas na categoria 2

8. Conforme resulta do 2.º Relatório Preliminar "Na categoria 2, foi possível financiar por inteiro as candidaturas colocadas nos cinco primeiros lugares da ordenação, tendo-se consumido 44 915 761,56 € e tendo sobrado, dos 45 000 000 €, uma verba de 84 238,44



SEDE: Av. Heróis de Angola nº 30, 2ª Esq., 2400-153 Leiria • T 244 813 792 • F 244 837 722 • rdl@rodoviariadolis.pt • www.rodoviariadolis.pt  
DELEGAÇÃO COMERCIAL LEIRIA T 244 815 717 • F 244 811 509 • alagueres.leiria@rodoviariadolis.pt  
DELEGAÇÃO COMERCIAL LOURICAL T 236 968 293 • F 236 968 209 • alagueres.lourical@rodoviariadolis.pt



€ que pode ser atribuída ao candidato colocado em sexto lugar na ordenação, caso aceite implementar o projeto com cofinanciamento em percentagem reduzida".

9. Da análise efetuada resultou a seguinte ordenação:

N.º candidatura	Nome da Entidade	Montante a financiar em candidatura (€)	Financiamento a atribuir (€)	% Financiamento
262	GUMARBUS EMPRESA TRANSPORTES DE GUMARÃES, UNIPESSOAL, LDA.	12 000 000,00 €	12 000 000,00 €	100%
196	TUB - TRANSPORTES URBANOS DE BRAGA, E.M.	11 781 575,72 €	11 781 575,72 €	100%
192	Município de Viana do Castelo	5 605 785,84 €	5 605 785,84 €	100%
94	SERVIÇOS MUNICIPALIZADOS DE TRANSPORTES URBANOS DE COIMBRA	8 307 900,00 €	8 307 900,00 €	100%
226	Transdev Norte SA	7 220 500,00 €	7 220 500,00 €	100%
209	"RDL RODOVIÁRIA DO LIS, LDA	5 432 822,80 €	84 238,44 €	1,55% (1)

(1) Atribui-se a dotação remanescente da categoria, até perfazer 45 000 000 €, condicionado à aceitação pelo candidato.

10. Como se vê, as 5 primeiras candidaturas serão financiadas por inteiro sendo que a candidatura da RDL fica condicionada à eventual aceitação da implementação do "projeto com cofinanciamento em percentagem reduzida".

11. Sucede que, a RDL não pode conformar-se com tal decisão porquanto a mesma foi proferida em clara violação da legalidade, impondo-se, pois, a sua revogação.

12. O juízo de censura em causa vai especificamente dirigido à **candidatura n.º 192**, apresentada pelo **Município de Viana do Castelo**, ao qual foi atribuído 100% de financiamento, correspondente ao montante de € 5.605.785,84.

13. Com efeito, é notório que a candidatura em apreço padece de ostensivos erros de natureza técnica, pelo que o seu financiamento colocará em causa o interesse público subjacente.

14. Contextualizado, na reunião de Câmara Municipal realizada no dia 30.04.2024<sup>1</sup> foi discutida a "Exploração do Serviço Público de Transportes Urbanos por meios próprios", tendo o Senhor Presidente da Câmara Municipal proferido as seguintes considerações: "O Município de Viana do Castelo possui desde 2010 o Plano Municipal para a Mobilidade Elétrica, elaborado com a equipa de acompanhamento da Universidade do Minho, bem como 2 miniautocarros elétricos que funcionam na cidade desde setembro de 2005, tendo transportado, até 30 de março do corrente ano, um total de 565 746 passageiros com exploração municipal. Mais tem fomentado a promoção da utilização do transporte público rodoviário, através da aplicação dos programas de financiamento lançados pelo governo tanto nas carreiras municipais e intermunicipais quanto os /transportes urbanos através da sua concessão de serviço público de transportes coletivos de passageiros da área urbana

<sup>1</sup> Conforme Ata da Reunião de Câmara, disponível para consulta através da seguinte hiperligação: <https://www.cm-viana-castelo.pt/municipio/camara-municipal/reunioes-de-camara>.





9 8

e freguesias limítrofes, com escritura assinada a 22 de setembro de 2015 pelo prazo de 10 anos, com término em setembro de 2025. Atualmente está aberta uma candidatura através do Fundo Ambiental, Aviso n.º 01/C21-Í12/2024, com o objetivo de reforçar o investimento na descarbonização dos transportes públicos aumentando "(...) o número de novos autocarros de zero emissões utilizados para o transporte público de passageiros, bem como incluir a instalação de estações de carregamento de eletricidade à qual o Município de Viana do Castelo se pretende candidatar. Assim, o Município de Viana do Castelo, enquanto Autoridade de Transportes, tem intenção de chamar a si a responsabilidade de explorar diretamente o serviço de transporte público urbano com recurso a meios próprios, conforme decorre do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015 de 9 de junho, no seu artigo 169. e seguintes, após o término da atual concessão de transportes em vigor, pelo que se propõe ao Órgão Executivo que delibere nesse sentido".

15. Ora, a proposta foi aprovada por maioria, destacando-se, no entanto, as seguintes declarações de voto:
16. **Declaração de voto do Vereador Eduardo Teixeira:** "Votei contra porque entendo que era necessário ter elaborado um estudo económico financeiro que suporte a presente proposta, designadamente porque há vários custos operacionais que a Câmara Municipal irá ter que suportar se municipalizar o serviço público de transporte de passageiros e que não estão a ser devidamente considerados".
17. **Declaração de voto da Vereadora Claudia Marinho:** "Votei favoravelmente porque sempre fui a favor da municipalização deste serviço público, embora entenda que o estudo económico financeiro teria sido fundamental para se poder tomar uma decisão mais ponderada".
18. **Declaração de voto do CDS/PP:** "No entendimento do CDS a proposta em apreço é um processo de intenções não sustentado pois não apresenta qualquer tipo de estudo técnico ou económico da sua viabilidade, que justifique a opção nela defendida. De forma frontal e clara: não apresenta nem prevê o número de veículos nem o encargo na aquisição para a pretensa frota que pretende constituir, ou a operacionalização e o custo em qualquer das vertentes a considerar, nomeadamente, e mero título de exemplo, os encargos com a contratação dos motoristas, a manutenção e a reparação das viaturas; os custos da exploração, a bilhética, o sistema informático necessário ( só aqui serão mais de 500 mil euros), todo o sistema de apoio à exploração, etc. etc. etc.... Isto sem falar nas garagens necessárias para a recolha das viaturas. Ou seja, na proposta não se vislumbram nem razões devidamente sustentadas nem o custo /benefício para saber a viabilidade da pretensão. Tampouco podemos esquecer que qualquer candidatura a fundos impõe a



SEDE: Av. Heróis de Angola nº 30, 2º Esq., 2400-153 Leiria • T 244 813 792 • F 244 837 722 • rdl@rodoviariadolis.pt • www.rodoviariadolis.pt  
DELEGAÇÃO COMERCIAL LEIRIA T 244 815 717 • F 244 811 509 • alugueres.leiria@rodoviariadolis.pt  
DELEGAÇÃO COMERCIAL LOURICAL T 236 968 293 • F 236 968 209 • alugueres.lourical@rodoviariadolis.pt

FID, Rodoviária do Lis, Lda • C.N.C. Leiria • Capital Social €3.000.000,00 • NIF 507 802 350



4 8

comparticipação da Câmara no remanescente não coberto pela percentagem atribuída. Ou seja, nada é de graça. A nossa quota-parte será sempre elevadíssima. Acresce que, e não menos importante, a proposta é dúbia. Por um lado, enaltece a aplicação de programas de financiamento aos transportes urbanos de passageiros da área urbana e freguesias, limítrofes através da concessão em vigor até Setembro de 2025. Por outro, visa agora chamar a exploração directa com recurso a meios próprios, após o término da referida concessão. A qualquer preço. Com o devido respeito, parece um capricho caro. Mas, o que mais importa e choça ao CDS é a ligeireza da proposta em si, como já referimos no início da intervenção. Assim sendo, o CDS vota contra”.

19. **Declaração de voto do PSD:** “Na sequência da reunião de 30 de abril de 2024 da Câmara Municipal de Viana do Castelo e relativamente ao Ponto oito da Ordem de Trabalhos - Exploração do serviço Público de Transportes Urbanos por Meios Próprios, no que se refere à votação do Vereador do PSD, que independentemente de entender a necessidade da apresentação da proposta para efeitos de candidatura ao Fundo Ambiental, que termina a 02 de maio de 2024 entretanto prorrogada até 31 de julho de 2024, entende que se trata de uma alteração do paradigma relativamente à gestão dos transportes urbanos em Viana do Castelo, pelo que esta decisão também deveria passar pela Assembleia Municipal, visto que segundo Informação 19/04/2024, acerca da elegibilidade de autoridades de transporte como beneficiárias do apoio do Fundo Ambiental, as «Autoridades de Transportes (AT) que não prestam os serviços de transporte público elencados nas alíneas do n.º 3.1 do aviso, contratualizando-os a outros operadores, podem ser elegíveis caso comprovem que até ao final do segundo trimestre de 2026 os passarão a prestar diretamente ou através de operador interno», contudo, dada a complexidade que envolve esta proposta e considerando que: 1. A apresentação desta proposta, talvez pouco amadurecida, decorre de algumas desavenças entre a Câmara Municipal e os atuais operadores privados detentores da concessão dos transportes urbanos de Viana do Castelo, que invocam a suspensão dos descontos tarifários pela falta de pagamento, de verbas avultadas, por parte do Município de Viana do Castelo. 2. A atribuição dos descontos tarifários nos passes sociais e outros títulos de transporte, ao longo dos últimos anos, tem sido efetuado ao abrigo do programa de redução tarifária (PART), onde os descontos são concedidos aos passageiros no ato de compra dos títulos de transporte, sendo o restante valor transferido pela Autoridade de Transporte competente, neste caso a Câmara de Viana do Castelo, de acordo com protocolo assinado entre o operador e o Município. 3. Não foi equacionada a consulta prévia ao mercado, relativamente à concessão dos transportes urbanos de Viana do Castelo, de acordo com o Aviso n.º 01/C21.112/2024 - Medida Reforçada, onde se prevê a Descarbonização dos Transportes Públicos. 4. A descarbonização dos transportes públicos surge como uma medida para aumentar o número de novos autocarros de zero emissões utilizados para transporte público, bem como incluir a instalação de estações de carregamento ou reabastecimento. 5. São elegíveis como beneficiários finais os Municípios, Áreas



SEDE: Av. Heróis de Angola nº 30, 2ª Esq., 2400-153 Leiria • T 244 813 792 • F 244 837 722 • rdl@rodoviariadolis.pt • www.rodoviariadolis.pt  
DELEGACÃO COMERCIAL LEIRIA T 244 815 717 • F 244 811 509 • alugueres.leiria@rodoviariadolis.pt  
DELEGACÃO COMERCIAL LOURICAL T 236 968 293 • F 236 968 209 • alugueres.lourical@rodoviariadolis.pt

RDL Rodoviária do Lis, Lda • C.R.C. Leiria • Capital Social €3.000.000,00 • NIF 507 802 990



*(Handwritten signature)*

Metropolitanas, Comunidades Intermunicipais e empresas, entidades e concessionárias com competências no domínio do transporte público coletivo de passageiros que, na aceção do artigo 3.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua atual redação, prestem um ou mais dos seguintes serviços de transporte de passageiros municipal, intermunicipal, inter-regional explorados ao abrigo de contratos de serviço público. 6. Aparentemente não existem evidências, por parte dos atuais operadores, para a não aceitação das condições impostas do Aviso n.º 01/C21.112/2024 - Medida Reforçada, onde se prevê a Descarbonização dos Transportes Públicos. 7. Neste momento na atual concessão de transportes urbanos estão envolvidos cerca de 20 autocarros, o que iria envolver um enorme investimento por parte da Camara Municipal numa situação de início de atividade do serviço Público de Transportes Urbanos por Meios Próprios. 8. Nesta candidatura ao Fundo ambiental o financiamento por beneficiário tem uma dotação máxima de €12.000.000,00 (doze milhões de euros), sendo que o montante máximo de cofinanciamento a atribuir por Autocarro Limpo a adquirir não poderá exceder os seguintes montantes: 270.000€, no caso de Autocarro Limpo elétrico; e 470.000€, no caso de / Autocarro Limpo movido a hidrogénio. 9. Não existe, neste momento, nenhum estudo de viabilidade | / económica associado a este processo, pelo que se manifesta como prematura a tomada de decisão, [ / desde logo pela opção por autocarros elétricos, quando o Município não tem uma proposta fundamentada sobre este assunto, nomeadamente com o envolvimento de especialistas do IPVC na análise das fontes de energia a utilizar, sendo que a utilização do hidrogénio se tem manifestado com maior preferência para muitos operadores. Face ao exposto e não menosprezando a importância e a necessidade de maturação da proposta, para a eventualidade de não existirem peradores privados interessados Descarbonização dos Transportes Públicos, pelo que fica assim justificando a abstenção do Vereador do PSD'.

RDL Rodoviária do Lis, Lda • C.R.C. Leiria • Capital Social €3.000.000,00 • NIF 507 837 950

20. Ponto comum a todas as declarações de voto é a circunstância da decisão de apresentar a candidatura ao abrigo do Aviso não ter sido acompanhada de um estudo técnico ou económico que justifique e fundamente as opções municipais.

21. Independentemente das opções de ordem política que não caberão discutir na presente pronúncia, certo é que o Município de Viana do Castelo nunca poderia, levemente, avançar com uma candidatura sem que tivesse apresentado os necessários fundamentos técnicos, operacionais e financeiros de onde se possa extrair a viabilidade e sustentabilidade da operação a financiar.

22. Assim é, desde logo, por força dos princípios que regem a atividade financeira municipal, mormente o princípio da transparência, nos termos do qual a "atividade financeira das autarquias locais está sujeita ao princípio da transparência, que se traduz num dever de informação mútua entre estas e o Estado, bem como no dever de divulgar aos cidadãos, de forma acessível e rigorosa, a informação sobre a sua situação financeira" (cfr. artigo



SEDE: Av. Heróis de Argola nº 30, 2º Esq., 2400-153 Leiria • T 244 813 792 • F 244 837 722 • rdl@rodoviariadolis.pt • www.rodoviariadolis.pt  
 DELEGAÇÃO COMERCIAL LEIRIA T 244 815 717 • F 244 811 509 • alugueres.leiria@rodoviariadolis.pt  
 DELEGAÇÃO COMERCIAL LOURICAL T 236 968 293 • F 236 968 209 • alugueres.lourical@rodoviariadolis.pt



7.º, n.º 1 da Lei n.º 73/2013, de 03 de Setembro) e o princípio da justa repartição dos recursos públicos entre o Estado e as autarquias locais impondo este que a "atividade financeira das autarquias locais desenvolve-se no respeito pelo princípio da estabilidade das relações financeiras entre o Estado e as autarquias locais, devendo ser garantidos os meios adequados e necessários à prossecução do quadro de atribuições e competências que lhes é cometido nos termos da lei" (cfr. artigo 10.º, n.º 1 da Lei n.º 73/2013, de 03 de Setembro).

23. É por demais evidente que a candidatura em apreço padece de erros de ordem técnica que comprometem a sua futura execução, e por consequência, fazem com que estejamos perante uma candidatura ilegal.
24. Na verdade, na sua substância, a candidatura em apreço é totalmente incongruente e desajustada da realidade pelo que sempre se dirá que a mesma foi apresentada com o simples intuito de obter o financiamento público, quando é indiscutível que a mesma é inviável do ponto de vista técnico.
25. O levantamento dos dados da operação obtidos no terreno e especialmente os dados atualizados que têm por base a realidade atual da operação em causa atestam que a candidatura ora em crise foi construída a partir de premissas falsas.
26. Premissas essas que podem facilmente ser rebatidas por um qualquer operador medianamente inteligente, diligente e sagaz, quando colocado na posição concreta do Município de Viana do Castelo, em face das circunstâncias que este efetivamente conhecia e das outras que lhe eram cognoscíveis.
27. O primeiro aspeto que salta à vista é a **quantidade de Kms** utilizada nos cálculos que de acordo com os dados atuais, são demasiado elevados.
28. Não se vislumbra como pode ser considerada real a candidatura que pretende dar a entender que uma operação de serviço público de transporte de passageiros composta por uma rede de apenas 129 Km pode permitir um total aproximado de 102.000 Km/ano/veículo.
29. Desde logo, a veracidade fica posta em causa porquanto não existem dados e elementos objetivos de onde se possa extrair um valor de 102.000 Km/ano/veículo, especialmente tendo em conta as características da operação em causa.
30. Sendo um elemento fulcral em sede de apreciação de candidaturas, o Município de Viana do Castelo deveria ter apresentado dados realistas.



SEDE: Av. Heróis de Angola nº 30, 2º Esq., 2400-153 Leiria • T 244 813 792 • F 244 837 722 • rdl@rodoviariadolis.pt • www.rodoviariadolis.pt  
DELEGAÇÃO COMERCIAL LEIRIA: T 244 815 717 • F 244 811 509 • alugueres.leiria@rodoviariadolis.pt  
DELEGAÇÃO COMERCIAL LOURICAL: T 236 968 293 • F 236 968 209 • alugueres.lourical@rodoviariadolis.pt

ROD. Rodoviária do Lis, Lda • C.R.C. Leiria • Capital Social 63.000.000,00 • NIF 507 807 950



31. Veja-se que a produção quilométrica apresentada na candidatura da RDL considerada que os veículos serão explorados no limite da sua capacidade em termos de autonomia.
32. Sendo o número de viaturas da candidatura do Município de Viana do Castelo equivalente ao da RDL, ainda que considerando um consumo específico empolado, o rácio quilómetros/viatura necessário para obter a poupança de emissões que levou a candidatura do Município de Viana do Castelo a ser elegível, é manifestamente irreal, quer do ponto de vista da operação, quer do ponto de vista da autonomia das viaturas.

Entidade	VKM/Ano/Viatura	QT de Viaturas
RDL, Lda	51.332	17
Município de Viana do Castelo	102.000	17

33. Façamos, todavia, um mero exercício hipotético.
34. No plano meramente teórico, o Município de Viana do Castelo pode afirmar que irá realizar 102.000 kms/ano/viatura (280 kms/dia/viatura), se as viaturas estiverem a trabalhar sem interrupções, entre as 06:00 e as 24:00, 365 dias por ano.
35. Deste modo, em determinadas linhas, as viaturas atingiriam os 280 kms ainda antes do final da tarde. Nas restantes, atingem essa meta até à meia-noite. E a meta é atingida ainda dentro da autonomia anunciada pelos fabricantes.
36. Terá de se assumir que para cada tipologia terão de ter pelo menos 1 viatura de reserva. Assim sendo, dos 17 veículos 14 estariam em operação e 3 seriam reservas (1 standard, 1 midi e 1 mini).
37. No entanto, e para o que aqui releva, com base nas boas-práticas do setor nenhuma operação em Portugal tem um registo de produção por viatura semelhante a esta proposta, portanto, a produção que se propõe fazer é totalmente irrealista e não será, certamente, realizada.
38. Por outro lado, as intenções manifestadas pela Câmara Municipal de não alterar a rede atual contradizem, uma vez mais, os elementos que constam na candidatura.
39. Com efeito, a oferta Pré-COVID totalizava 593.000 kms/ano, sendo que a candidatura do Município de Viana do Castelo prevê 1.734.000 kms/ano (102.000 kms \* 17 viaturas).



SEDE: Av. Heróis de Angola nº 30, 2º Esq., 2400-153 Leiria • T 244 813 792 • F 244 837 722 • rdl@rodviariadolis.pt • www.rodviariadolis.pt  
 DELEGAÇÃO COMERCIAL LEIRIA T 244 815 717 • F 244 811 509 • alugueres.leiria@rodviariadolis.pt  
 DELEGAÇÃO COMERCIAL LOURICAL T 236 968 293 • F 236 968 209 • alugueres.lourical@rodviariadolis.pt

RDL Rodviária do Lis, Lda • C.I.C. Leiria • Capital Social €3.000.000,00 • NIF 507 902 950



40. É um aumento de 192%, quase o triplo da rede existente, ainda antes de a procura ser afetada pela Pandemia e um aumento de 356% da oferta existente atualmente.

41. Cumpre atentar que o Senhor Presidente da Câmara Municipal referiu que iria prestar o serviço já anteriormente estabelecido com os municípios, mantendo a rede existente, introduzindo apenas a individualização da linha para Vila Nova de Anha e Cabedelo cujos trajetos são feitos pela linha Darque – Viana, atualmente já existente. Declarações que podem ser verificadas através da consulta da seguinte hiperligação: <https://www.cm-viana-castelo.pt/camara-municipal-de-viana-do-castelo-adquire-17-autocarros-eletricos-por-7157-milhoes-de-euros/>.

42. Ora, tendo em consideração a rede de 129 Km é um indício suficientemente forte que o Município de Viana do Castelo não tem a intenção, e muito menos irá, para os efeitos pressupostos na candidatura aumentar a rede atual (a admitir-se um aumento tão somente poderá ser a nível dos horários) – conforme informação disponível para consulta em <https://www.avic.pt/home>.

43. A rede de 129 Km corresponde com a rede atual, conforme se atesta pela informação que se transcreve abaixo, somando os Kms de ida e volta das linhas – conforme informação disponível para consulta em <https://www.avic.pt/home>.

DARQUE - VIANA		SANTA MARTA - VIANA		CARREÇO - VIANA		MADORRA - VIANA		CIRCUITO CIDADE		CIRCUITO AREOSA		CIRCUITO MEADELA	
Ida	Volta	Ida	Volta	Ida	Volta	Ida	Volta	Ida	Volta	Ida	Volta	Ida	Volta
22	11	16	6	8	11	12	8	13		10		10	

44. Sendo que as linhas a considerar serão as seguintes:



SEDE: Av. Heróis de Angola nº 30, 2º Esq., 2400-153 Leiria • T 244 813 792 • F 244 837 722 • [rdl@rodoviariadolis.pt](mailto:rdl@rodoviariadolis.pt) • [www.rodoviariadolis.pt](http://www.rodoviariadolis.pt)  
 DELEGAÇÃO COMERCIAL LEIRIA T 244 815 717 • F 244 811 509 • [alugueres.leiria@rodoviariadolis.pt](mailto:alugueres.leiria@rodoviariadolis.pt)  
 DELEGAÇÃO COMERCIAL LOURICAL T 236 968 293 • F 236 968 209 • [alugueres.lourical@rodoviariadolis.pt](mailto:alugueres.lourical@rodoviariadolis.pt)

RDL Rodoviária do Lis, Lda • C.N.C. Leiria • Capital Social €3.000.000,00 • NIF 507 802 950



Feira (grupo) Lousada Santa Maria Mealhada Vilaça
Vilaça Mealhada Santa Maria Lousada Feira (grupo)

Segunda a Sexta										
6:45	6:50	6:55	7:05	7:15		7:15	7:25	7:35	7:50	7:45
7:45	7:50	7:55	8:05	8:20		8:30	8:40	8:50	8:55	9:00
9:00	8:55	9:05	9:15	9:25		9:00	9:15	9:25		
		10:00	10:10	10:20		10:30	10:45	10:50	10:55	11:00
		12:00	12:10	12:20		12:20	12:35	12:40	12:45	12:50
12:50	12:45	12:55	13:00	13:10		13:30	13:45	13:50	13:55	14:00
14:00	13:55	14:05	14:10	14:20		14:00	14:15	14:25		
		15:30	15:40	15:50		14:50	15:10	15:20	15:25	15:30
17:35	17:22	17:45	17:55	18:00		18:30	18:45	18:50	18:55	19:00
						19:30	19:45	19:50	19:55	20:00

Sábados				
	7:45	7:50	8:00	
	9:00	9:05	9:20	
	12:00	12:05	12:20	
	14:30	14:35	14:50	
		8:55	8:50	9:00
		11:40	11:55	12:00
		14:10	14:25	14:30
		18:30	18:45	18:50

Correio Além do Rio Areosa e Nacional Areosa Interior Vilaça
Vilaça Areosa Interior Areosa e Nacional Além do Rio Correio

Segunda a Sexta									
7:00	7:05		7:10	7:20		7:25	7:30	7:35	7:45
7:45	7:50		7:55	8:10		9:00	9:05	9:10	9:20
9:25	9:30		9:35	9:45		10:30	10:35	10:40	10:50
11:00	11:05		11:10	11:20		12:30	12:35	12:40	12:50
12:55	13:00		13:05	13:15		13:30	13:40	13:45	13:50
13:50	13:55		14:00	14:10		15:00	15:05	15:10	15:20
15:30	15:35		15:40	15:50		17:10	17:15	17:20	17:30
17:30	17:35		17:40	17:50		18:30	18:35	18:40	18:50
						19:30	19:35	19:40	19:50

Sábados				
8:15	8:20	8:25	8:30	
11:20	11:25	11:30	11:40	
13:50	13:55	14:00	14:10	
		11:00	11:05	
		13:30	13:35	13:40
		16:10	16:15	16:20

IDL Rodoviária do Lis, Lda • C.R.C. Leiria • Capital Social €3.000.000,00 • NIF 507 862 950

### CIRCUITO AREOSA

Areosa Além do Rio Areosa e Nacional Areosa Interior Vilaça

Segunda a sexta									
07:45	07:46	07:48	08:00	08:10	08:15	08:19	08:27	08:35	08:50
10:00	10:05	10:40	10:45	10:50	10:55	10:59	11:04	11:10	11:14
12:40	12:45	12:50	12:55	13:00	13:05	13:10	13:15	13:19	13:44
16:00	16:05	16:10	16:15	16:20	16:25	16:30	16:35	16:40	
18:10	18:15	18:45	18:40	18:50	19:00	19:04	19:09	19:10	19:14

### CIRCUITO MEADELA

Meadela Além do Rio Areosa e Nacional Areosa Interior Vilaça

Segunda a sexta									
08:10	08:15	08:19	08:27	08:35	08:50	09:07	09:45	09:50	
10:00	10:05	10:50	10:55	10:59	11:04	11:10	11:14	11:18	11:22
12:30	12:35	12:50	12:55	13:00	13:05	13:10	13:15	13:20	13:24
14:00	14:05	14:10	14:15	14:20	14:25	14:30	14:35	14:40	14:44
16:10	16:15	16:20	16:25	16:30	16:35	16:40	16:45	16:49	16:40
18:00	18:05	18:10	18:15	18:20	18:25	18:30	18:35	18:40	18:44



SEDE: Av. Heróis de Angola nº 30, 2º Esq., 2400-153 Leiria • T 244 813 792 • F 244 837 722 • rdl@rodoviaridolis.pt • www.rodoviaridolis.pt  
 DELEGAÇÃO COMERCIAL LEIRIA T 244 815 717 • F 244 811 509 • alagueres.leiria@rodoviaridolis.pt  
 DELEGAÇÃO COMERCIAL LOURICAL T 236 968 293 • F 236 968 209 • alagueres.lourical@rodoviaridolis.pt



*Handwritten signature or initials.*

RDL Rodoviária de Lus, Lda • C.R.C. Leiria • Capital Social €3.000.000,00 • NIF 507 802 950

Interv. 1	Hospita	Arredós / U.S. Odeón	Maria	Ustra	Hospita Portucale	Alameda	Tejo	Arredós	Bacia	Prata Verde	Prata Verde	Interv. 2
<b>Segunda a Sexta</b>												
08:06	08:07	08:10	08:13	08:18	08:23	08:24	08:34	08:36	08:39	08:40	08:45	08:56
08:55	08:57	09:00	09:03	09:08	09:13	09:14	09:24	09:26	09:28	09:32		09:40
10:30	10:32	10:35	10:38	10:43	10:53	10:54	11:04	11:06	11:10			11:15
12:30		12:35	12:38	12:43	12:46	12:51	12:58	13:00	13:03	13:06	13:08	13:13
13:15	13:17	13:20	13:23	13:28	13:33	13:34	13:44	13:46	13:50	13:53		14:00
14:00	14:02	14:05	14:08	14:13	14:18	14:21	14:29	14:31	14:33			14:38
16:30		16:35	16:38	16:43	16:46	16:51	16:59	17:01	17:03			17:05
17:30	17:35	17:38	17:43	17:46	17:51	17:54	18:03	18:05	18:08	18:10		18:15
18:30	18:35	18:38	18:43	18:46	18:51	18:54	19:03	19:05				19:10
<b>Sábados</b>												
09:30	09:35	09:38	09:43	09:46	09:51	09:54	10:03	10:05	10:07	11:00		09:55
10:30	10:35	10:38	10:43	10:46	10:51	10:54	11:03	11:05	11:07			11:10
12:30	12:35	12:38	12:43	12:46	12:51	12:54	13:03	13:05	13:07	13:04		13:10
14:30	14:35	14:38	14:43	14:46	14:51	14:54	15:03	15:05				15:05
16:30	16:35	16:38	16:43	16:46	16:51	16:54	17:03	17:05	17:07			17:10
19:00	19:05	19:08	19:13	19:16	19:21	19:24	19:33	19:35	19:34			19:40

Arinho	Vila Fria	Mozzoles	Douro	Cabeleiro	Vilvo	Dias Úteis	Vilvo	Cabeleiro	Douro	Mozzoles	Vila Fria	Arinho
	6:50	6:55	7:00		7:15	aj	7:15	7:35		7:45		
	7:25	7:35	7:40	7:50	8:05		8:05	8:30		8:20		8:20
	8:20	7:45	7:55	8:15	8:15		8:20	8:40	8:45	9:15	9:05	8:55
	8:55	9:05	9:15	9:20	9:45		10:30	10:50				
			10:00	10:20			11:30	11:50				
	12:35	12:45	12:55	13:00	13:20		12:00	12:15	12:25	12:55	12:45	12:35
	14:10	14:20	14:30	14:35	14:45		13:20	13:40	13:45	13:55	14:05	
	18:00	17:50	17:40	18:10	18:25		16:50	16:20		16:55	17:00	
							17:15	17:35	17:40	17:50	18:00	
							18:30	18:45	18:55	19:00	19:10	19:20
							19:30	19:50	19:55	20:00	20:05	
<b>Sábados</b>												
	7:45	7:50	7:55	8:05	8:20		8:20	8:40				
				9:00	9:20		11:00	11:25				
				12:30	12:50		13:00	13:15	13:20	13:25	13:30	13:35
	14:15	14:20	14:25	14:30	14:35		18:30	18:45	18:55	19:00	19:05	19:10



SEDE: Av. Heróis de Angola nº 30, 2ª Esq., 2400-153 Leiria • T 244 813 792 • F 244 837 722 • rdl@rodoviariadolis.pt • www.rodoviariadolis.pt  
 DELEGACÃO COMERCIAL LEIRIA T 244 815 717 • F 244 811 509 • aluquerque.leiria@rodoviariadolis.pt  
 DELEGACÃO COMERCIAL LOURICAL T 236 968 293 • F 236 968 209 • aluquerque.lourical@rodoviariadolis.pt



*[Handwritten signature]*

Segunda a Sexta					
7:00	7:10	7:20	7:20	7:35	7:45
7:50	8:00	8:20	8:20	8:35	8:40
9:00	9:10	9:25	12:20	12:35	12:45
12:45	12:55	13:05	13:30	13:45	13:55
14:00	14:10	14:20	16:50	17:05	17:15
17:30	17:40	17:50	18:30	18:45	18:55
			19:15	19:30	19:45

FDL Rodoviária do Lis, Lda • C.N.C. Leiria • Capital Social €3.000.000,00 • NIF 507 800 950

45. Face à factualidade acima exposta, outra alternativa não resta ao Fundo Ambiental senão a de excluir a candidatura do Município de Viana do Castelo, ou quando muito proceder à sua reavaliação com base nos pressupostos constantes da presente pronúncia.
46. O Município de Viana do Castelo tinha consciência de que ao apresentar a candidatura nos moldes em que o fez está voluntariamente a faltar à verdade.
47. A intencionalidade enganosa por parte do Município de Viana do Castelo resulta de ter apresentado dados incorretos e incoerentes, configurando a operação como totalmente desfigurada, quer face aos dados concretos da operação, quer perante as boas-práticas do setor em que pretende atuar.
48. Ao arrepio do princípio da boa-fé, o Município de Viana do Castelo declara um determinado número de quilómetros, levando o Fundo Ambiental ao ponto de admitir e avaliar a sua candidatura.
49. Com isso é evidente que o Município de Viana do Castelo procurou obter uma vantagem ilegítima e ilícita face às demais candidaturas apresentadas em conformidade com a real natureza das operações que pretendem implementar.
50. A situação descrita não pode ser considerada inconsciente ou desculpável, por não se reconduzir a uma situação de mero erro.
51. Pelo contrário, analisada a candidatura do Município de Viana do Castelo a mesma apresentou um argumentário justificativo que evidenciava já estar muito bem ciente do desajustamento da operação que propõe realizar face à realidade.
52. Tanto assim é que, o Município de Viana do Castelo entidade por excelência conhecedora da realidade territorial na qual exerce a sua competência, nem sequer cuidou de



SEDE: Av. Heróis de Angola nº 30, 2º Est., 2400-153 Leiria • T 244 813 792 • F 244 837 722 • rdl@rodoviariadolis.pt • www.rodoviariadolis.pt  
 DELEGAÇÃO COMERCIAL LEIRIA T 244 815 717 • F 244 811 509 • alagueres.leiria@rodoviariadolis.pt  
 DELEGAÇÃO COMERCIAL LOURICAL T 238 968 293 • F 238 968 209 • alagueres.lourical@rodoviariadolis.pt



reponderar os Kms a apresentar, tendo, propositadamente, inflacionado os valores com o intuito de tornar a sua candidatura mais "apetecível".

53. O Município de Viana do Castelo estava obrigado a responder ao Aviso com verdade e a seguir as diretrizes técnicas aplicáveis, indicando, desde logo, uma operação que tem, de facto, condições de implementar.
54. É sobre o Município de Viana do Castelo que incide o dever de não prestar declarações falsas na candidatura em apreço que não pode ficar dependente de qualquer acidental descoberta ou revelação por terceiros ou do Fundo Ambiental.
55. Ao, nas circunstâncias apuradas, ter prestado declarações falsas na sua candidatura, tem de considerar-se irrefragável que o Município de Viana do Castelo estava consciente que estava a sonegar informação relevante ao Fundo Ambiental sobre a existência de um facto diretamente correlativo à classificação da sua candidatura.
56. Diferente seria se o Município de Viana do Castelo tivesse respondido de forma verdadeira, informado o Fundo Ambiental de dados realistas e conformes com a realidade, ficando sujeita à classificação a atribuir.
57. Afigura-se, assim, demonstrada a intenção do Município de Viana do Castelo de carrear dados irrealistas, falsos e desfasados da realidade, com isso visando claramente obter uma vantagem ilícita no procedimento, eximindo-se da necessidade demonstrar a validade intrínseca da sua candidatura.
58. Perante as circunstâncias inerentes à candidatura do Município de Viana do Castelo, considera-se forçosa a conclusão de que o mesmo tinha consciência de que estava a faltar à verdade.
59. A prestação de falsas declarações não se compadece com a idoneidade que é exigida a quaisquer entidades que pretendam aceder a apoios financeiros públicos.
60. Por conseguinte, a conduta – claramente culposa – do Município de Viana do Castelo não pode, pois, deixar de ser censurada em conformidade, devendo o Fundo Ambiental considerar que a mesma deve ser objeto de exclusão por conter falsas declarações, culposamente prestadas pelo Município de Viana do Castelo.



SEDE: Av. Heróis de Angola nº 30, 2º Esq., 2400-153 Leiria • T 244 813 792 • F 244 837 722 • rdl@rodoviaridolis.pt • www.rodoviaridolis.pt  
DELEGAÇÃO COMERCIAL LEIRIA T 244 815 717 • F 244 811 509 • alugueres.leiria@rodoviaridolis.pt  
DELEGAÇÃO COMERCIAL LOURICAL T 236 968 293 • F 236 968 209 • alugueres.lourical@rodoviaridolis.pt

BDA Rodoviária do Lis, Lda • C.F.C. Leiria • Capital Social €3.000.000,00 • NIF 507 802 950



61. Com a agravante de que, certamente, o Município de Viana do Castelo por não dispor de uma frota própria que lhe permita assegurar a operação terá de recorrer ao mercado para adquirir os autocarros necessários.
62. Nesse sentido, o Município de Viana do Castelo lançou o concurso público para a adjudicação de "Aquisição de Autocarro Elétricos, por Lotes", publicado em Diário da República, II Série, nº. 149, de 2 de agosto de 2024.
63. Nos termos do Anúncio do Procedimento, o preço base do procedimento é de € 7.157.000,00 (portanto, superior, ao montante aprovado ao abrigo do Aviso), no entanto, será necessário aferir se o preço contratual se encontra ou não nos limites a financiar pelo Fundo Ambiental.
64. E deverá, especialmente, ser confirmado se o montante total a adjudicar esgota ou não a verba atribuída, uma vez que, sendo a resposta negativa com toda a certeza o Município de Viana do Castelo irá ilegalmente obter um financiamento público que, de duas uma, ou será alocado a um fim diferente daquele previsto no Aviso, ou passar a constituir um excedente orçamental.
65. Qualquer das alternativas é ilegal pelo que se **requer que o Fundo Ambiental notifique a Câmara Municipal de Viana do Castelo a juntar os elementos relativos ao procedimento concursal, nomeadamente, os Relatórios Preliminar e Final de avaliação das propostas, bem como os documentos que fundamentam a fixação do preço base.**

#### **Ademais:**

66. Sempre se imporá a exclusão da candidatura do Município de Viana do Castelo uma vez que este não se encontra legalmente habilitado a exercer a prestar o serviço de transporte público de passageiros, conforme se pode consultar no seguinte link: [https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/TransportesRodoviarior/TransportePublicoPassageiros/CarreirasServicoPublico/Documents/LISTA\\_OPERADORES\\_TPColetivo\\_Nacional-DSRJE\\_v2.pdf](https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/TransportesRodoviarior/TransportePublicoPassageiros/CarreirasServicoPublico/Documents/LISTA_OPERADORES_TPColetivo_Nacional-DSRJE_v2.pdf) (lista em anexo).
67. Tendo em conta que consta como critério de elegibilidade dos candidatos "*Apresentação do título habilitante da operação de transporte público coletivo de passageiros (Alvará ou Licença Comunitária), emitido pela autoridade pública competente (IMT)*", exigindo ainda o Aviso como documento a apresentar com a candidatura "*Título habilitante da operação de transporte público coletivo de passageiros (Alvará ou Licença Comunitária), emitido pela*



SEDE: Av. Heróis de Angola nº 30, 2ª Esq., 2400-153 Leiria • T 244 813 792 • F 244 837 722 • rdl@rodoviaridolis.pt • www.rodoviaridolis.pt  
DELEGAÇÃO COMERCIAL LEIRIA T 244 815 717 • F 244 811 509 • alugueres.leiria@rodoviaridolis.pt  
DELEGAÇÃO COMERCIAL LOURICAL T 236 968 293 • F 236 968 209 • alugueres.lourical@rodoviaridolis.pt



**RODOVIÁRIA  
DO LIS**

autoridade pública competente" (cfr. ponto 10.1. alínea e), a exclusão que agora se impõe é automática.

68. E nem se diga que o Município de Viana do Castelo encontra-se dispensado da apresentação do alvará para exercício da atividade, à luz do artigo 37.º do Decreto-Lei n.º 3/2001 de 10 de Janeiro, nos termos do qual *"Sem prejuízo do disposto no n.º 2 do artigo 6.º do presente diploma, o regime do acesso à actividade, previsto no capítulo II, não se aplica à actividade de transportes desenvolvida directa e exclusivamente por serviços municipalizados"*.
69. A questão não fica resolvida pelo Decreto-Lei n.º 3/2001 de 10 de Janeiro, mas sim pelo Regulamento CE n.º 1071/2009, de 21.10. 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário, e obriga a obtenção de alvará, quer o operador seja uma entidade pública ou privada.
70. E se dúvidas interpretativas houvesse, as mesmas foram afastadas pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes ("AMT"), no Parecer n.º 62/2020.
71. Questionado sobre *"o devido enquadramento dos Municípios em termos de acesso à atividade e atribuição do respetivo título habilitante de operador de transporte público (no caso, alvará), nas mesmas condições dos demais operadores de transporte público de passageiros, bem como sobre uma eventual dispensa total da aplicação dos requisitos previstos para o transporte rodoviário de passageiros, quando este é efetuado pelos Municípios com recurso a meios próprios"*, concluiu que *"consideramos que, por si só, e com base apenas no facto de tratar de uma Autoridade de Transportes que preste diretamente o serviço, não será justificável ou encontra fundamento no enquadramento legal nacional e europeu, a exclusão da aplicação das regras de acesso à atividade de transporte rodoviário de passageiros àquelas entidades"*.
72. Logo, a admissão de uma candidatura por uma entidade como o Município de Viana do Castelo que não se encontra habilitada a prestar o serviço em causa é violadora do princípio da legalidade, de onde se conclui pela necessidade da sua exclusão.
73. Caso assim não venha a suceder, o Fundo Ambiental estará a admitir que uma entidade que não cumpre as regras legais da operação a que se propõe, aceda ao financiamento público em ostensiva violação do quadro legal comunitário.



SEDE: Av. Heróis de Angola nº 30, 2º Esq., 2400-153 Leiria • T 244 813 792 • F 244 837 722 • rdl@rodoviarialis.pt • www.rodoviarialis.pt  
DELEGAÇÃO COMERCIAL LÉRIA T 244 815 717 • F 244 811 509 • alugueres.leiria@rodoviarialis.pt  
DELEGAÇÃO COMERCIAL LOURICAL T 236 968 293 • F 236 968 209 • alugueres.lourical@rodoviarialis.pt

RD, Rodoviária do Lis, Lda • C.A.C. Leiria • Capital Social €3.000.000,00 • NIF 507 802 950



74. O princípio da legalidade, inscrito no artigo 266 da Constituição da República Portuguesa, significa, além do mais, que a lei não é somente um limite a atuação da Administração pois é também fundamento da atuação administrativa.
75. Enunciado a nível ordinário no artigo 3.º do CPA, o princípio da legalidade que a Administração, aqui investida no Fundo Ambiental, só pode atuar com fundamento na lei e dentro dos limites por ela traçados.
76. Por isso, verificado o incumprimento do requisito legal vinculativo por parte do Município de Viana do Castelo, não restará outra alternativa ao Fundo Ambiental que não seja a imediata exclusão da candidatura por aquele apresentado.

**Em face do exposto, a admissão da candidatura do Município de Viana do Castelo é ilegal, assim como será ilegal qualquer decisão de financiamento da mesma tomada com base nos pressupostos do 2.º Relatório Preliminar, nos termos do disposto nos artigos 163.º e seguintes do CPA.**

**Requer-se, assim, a anulação do 2.º Relatório Preliminar e a sua substituição por nova decisão que exclua a candidatura do Município de Viana do Castelo, com as devidas consequências legais.**

Com os melhores cumprimentos,

Pela RDL RODOVIÁRIA DO LIS, LDA.

RDL - RODOVIÁRIA DO LIS, LDA.



SEDE: Av. Heróis de Angola nº 30, 2º Esp., 2400-153 Leiria • T 244 813 792 • F 244 837 722 • rdl@rodoviariadolis.pt • www.rodoviariadolis.pt  
 DELEGACÃO COMERCIAL LEIRIA: T 244 815 717 • F 244 811 509 • albuquerque.leiria@rodoviariadolis.pt  
 DELEGACÃO COMERCIAL LOURICAL: T 236 968 293 • F 236 968 209 • albuquerque.lourical@rodoviariadolis.pt

Resposta

Em resposta aos argumentos apresentados sobre a candidatura nº 192 - Município de Viana do Castelo, confirma-se que o candidato apresentou toda a documentação requerida no presente Aviso, que foi devidamente analisada, cumprindo desta forma os critérios de elegibilidade do presente concurso. Quanto aos quilómetros realizados/viatura/ano, o candidato forneceu estimativas baseadas nos parâmetros definidos para a rede prevista, com base no número de linhas, horários e trajetos pretendidos. A utilização anual que daí decorre é declarada pelo candidato que, neste caso, também constitui a autoridade de transportes com competência para definir e validar os parâmetros da rede. Adicionalmente, é importante notar que, como indicado no Aviso, a poupança de emissões calculada

	<p>com base na produção quilométrica indicada pelo candidato constitui um indicador da candidatura que deverá ser reportado anualmente, e ao qual o candidato fica vinculado, caso seja selecionado para financiamento.</p> <p>No que diz respeito ao título habilitante de operação de transporte público coletivo de passageiros (Alvará ou Licença Comunitária) emitido pela autoridade pública competente, de acordo com esclarecimento prestado pelo IMT, por Deliberação do Conselho Diretivo do IMT de 08.07.2021, não há lugar a licenciamento do operador para o transporte de passageiros em autocarro no caso dos municípios. Dado que a legislação nacional não prevê o licenciamento de municípios, estes não são, por conseguinte, obrigados, nos termos do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, a ter uma autorização de exploração, a menos que estabeleçam uma entidade separada para prestar o serviço de transporte local (empresas municipais, p.e.), em que só nestes casos estará sujeita ao Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e, por conseguinte, a licenciamento.</p> <p>Posto isto, revista a candidatura, foi mantida a decisão/mérito da mesma.</p>
--	--

N.º candidatura	225
Entidade	Auto Viação Feirense, LDA
Pronúncia	<p>Exmos. Srs.,</p> <p>Em anexo enviamos exercício de audiência prévia.</p> <p>Cumprimentos, Gabriel Couto</p> <p>ANEXO: Texto da pronúncia (reproduzido abaixo)</p> <p>ANEXO: Texto da pronúncia (reproduzido abaixo), e autorizações para serviço público de transporte de passageiros</p> <p style="text-align: right;"><b>FUNDO AMBIENTAL</b> <b>RUA DE O SÉCULO, N.º 63, 3.º</b> <b>1200-443 LISBOA</b></p> <p><b>AUTO VIAÇÃO FEIRENSE, LIMITADA, NIPC 500 038 520</b>, com sede sita na Avenida Principal, n.º 513, 4535-055 Lourosa, Santa Maria da Feira, notificada da Proposta de Decisão Fundamentada sobre as Candidaturas – Segundo Relatório Preliminar no Concurso com o Aviso 01/C21-i12/2024, Investimento RP-C21-i12 – Medida Reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos, datada de 04.12.2024, vem pronunciar-se em sede de audiência, nos termos do disposto no artigo 121.º do CPA, nos termos e com os seguintes fundamentos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>No dia 30.10.2024, a AVF foi notificada de primeiro relatório preliminar que a ordenava no:             <ol style="list-style-type: none"> <li>9.º lugar, com a candidatura 225, não lhe sendo atribuído qualquer apoio para a aquisição de autocarros elétricos, de categoria 1;</li> <li>5.º lugar, com a candidatura 206, sendo-lhe atribuído apoio de € 7.290.000 para a aquisição de autocarros elétricos, de categoria 2.</li> </ol> </li> <li>No dia 04.12.2024, a AVF foi notificada de segundo relatório preliminar da exclusão da sua candidatura 206, na qual lhe havia sido atribuído apoio de € 7.290.000 para a aquisição de autocarros elétricos, de categoria 2, com fundamento em: <i>“O candidato não apresentou contrato de concessão para a operação de transporte público de passageiros no território para o qual concorre. Apresentou uma autorização provisória emitida pela autoridade de transportes CIM Tâmega e Sousa. Consultada a autoridade de transportes, obteve-se a informação de que</i></li> </ol>

*a referida autorização está em vigor apenas até ao dia anterior do arranque do período de exploração contratual da Concessão, de que nenhum dos lotes da Concessão foi adjudicada ao candidato, e que não foram recebidos pela autoridade quaisquer pedidos de autorização de subconcessão a favor do candidato nesse âmbito. A autorização provisória não garante o cumprimento dos critérios de elegibilidade do candidato nos termos do n.º 3.1 do aviso ao longo do período de execução da operação, nem do período mínimo de permanência do investimento disposto na Portaria n.º 109/2024/1, de 18 de março, que aprova o Regulamento do Sistema de Incentivo às Empresas «Descarbonização dos Transportes Públicos», inserido no investimento RP-C21-i12 — medida reforçada: descarbonização dos transportes públicos, do Plano de Recuperação e Resiliência. Desta forma, não ficou comprovada a elegibilidade do candidato nos termos do n.º 3.1 do aviso.”*

3. Decisões com as quais não se pode concordar, como explicaremos ao diante, mas que sobretudo se prendem com dois pontos que são: a inflação do número médio de quilómetros percorrido por autocarro e a sua influência no aumento do número de redução das emissões CO2, que consubstancia critério de desempate e, ainda, o considerarmos que o número de veículos que algumas Candidatas se propõem a adquirir não estarem relacionados com o número de veículos a que as mesmas estão obrigadas no contrato de serviço público invocado para a elegibilidade ao abrigo deste Aviso.

**I – NÚMERO MÉDIO DE KILÓMETROS APRESENTADOS (categoria 1 e categoria 2)**

**ALSA TODI METROPOLITANA DE LISBOA, LDA.**

4. A Operadora viu a sua candidatura 237 ordenada em 1.º lugar, tendo-lhe sido concedido o financiamento dos € 12.000.000,00 na totalidade.
5. Na candidatura indicou a pretensão de adquirir 55 autocarros e que cada autocarro, em média, por ano, percorreria 70.292 km.
6. A Alsa Todi executa o Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros na Área Metropolitana de Lisboa – Lote 4, no qual se obrigou a realizar 15.500.000 km/ano com 259 veículos, o que perfaz média de 59.845 km/ano por veículo.
7. Significa dizer que a concorrente não usou nenhum dado objetivo na indicação do número de quilómetros na candidatura apresentada, isto é, não teve por base o Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros na Área Metropolitana de Lisboa – Lote 4.

**NEX CONTINENTAL HOLDING SL SUCURSAL EM PORTUGAL**

8. A Operadora viu a sua candidatura 256 ordenada em 2.º lugar, tendo-lhe sido concedido o financiamento dos € 12.000.000,00 na totalidade.
9. Na candidatura indicou que pretende adquirir 54 autocarros e que cada um deles realizará 80.160 km/ano.
10. A Nex Continental é a sociedade comercial à qual foi adjudicado o Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros na Área Metropolitana do Porto – Lote 2.
11. Naquele contrato a Nex Continental obrigou-se a disponibilizar entre 200 a 270 autocarros, para realizar o total de 9 968,82 km/ano.
12. O que significa dizer que a previsão é de que cada autocarro realizará no plano teórico e otimista entre 49.000 km/ano e 36.000 km/ano.
13. E não 80.160 km/ano como indicado na candidatura apresentada.
14. Significa, mais uma vez, dizer que a concorrente não teve por base o Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros na Área Metropolitana do Porto – Lote 2.

**BARRAQUEIRO TRANSPORTES, S.A.**

15. A Barraqueiro viu a sua candidatura 285 ordenada em 3.º lugar, tendo-lhe sido concedido o financiamento dos € 11.980.001,00 na totalidade.

16. Trata-se de sociedade comercial a quem foi adjudicado o Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros na Área Metropolitana de Lisboa – Lote 2, operando sob a Rodoviária de Lisboa.
17. E de acordo com o Relatório de Gestão de 2023 publicado e consultável na página da empresa [www.rodoviariadelisboa.pt/RelatorioContas2023\\_RL.pdf](http://www.rodoviariadelisboa.pt/RelatorioContas2023_RL.pdf) o número de veículos afeto à operação é de 527 e o número de quilómetros totais por ano é de 24.022.000, o que dá a média de 45.582 km/ano, por autocarro, ou seja, valor inferior ao indicado pela Candidata.
18. Novamente dizemos que a concorrente não teve por base o Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros na Área Metropolitana de Lisboa – Lote 2.

**SCOTTURB – TRANSPORTES URBANOS, LDA.**

19. A Scotturb viu a sua candidatura 248 ordenada em 4.º lugar, tendo-lhe sido concedido o financiamento dos € 7.634.000,00 na totalidade.
20. Trata-se de sociedade comercial a quem foi adjudicado o Contrato de Prestação do Serviço Público de Transporte Rodoviário Regular de Passageiros no Concelho de Cascais.
21. No contrato celebrado a Scotturb vinculou-se a realizar o serviço público do concelho de Cascais com 79 autocarros standard e 17 minibus.
22. Na candidatura em crise a Scotturb indicou que pretende adquirir 20 autocarros e que cada um fará uma média anual de 107.534 km.
23. Ora, não pode ser verdade que cada autocarro da Scotturb adstrito ao serviço público do concelho de Cascais percorra 107.534 km/ano, é impossível, pelos argumentos, inclusive, já referidos pela STCP em sede de audiência prévia quando notificada do primeiro relatório preliminar e que infra se transcrevem por se concordar na íntegra:
24. *“48. (...) o número médio de quilómetros apresentado pela concorrente Scotturb é 34% superior ao segundo valor mais elevado apresentado nas candidaturas e 53% superior face à média dos valores apresentados pelas restantes concorrentes.*  
*49. O que demonstra bem que, verdadeiramente, estão a comparar-se os números que cada entidade decidiu incluir, havendo aqueles que terão sido mais otimistas e os que terão sido mais pessimistas.*  
*50. Mas apenas por imensa sorte dessa comparação sem qualquer base comum se poderá concluir que daqueles valores resulte o total de emissões anuais evitadas pela operação.*  
*51. Com efeito, o número médio de quilómetros é um fator absolutamente essencial para a avaliação da candidatura, particularmente nos casos em que, como se veio a verificar, se tenha verificado um empate, sendo que os valores de cada concorrente não são compráveis entre si porque não foi fixada qualquer metodologia para a sua apreciação.*  
*53. Sendo que alguns dos valores não têm qualquer adesão à realidade.*  
*53. Pelo que, em rigor, tentar concluir daqueles valores “o total de emissões anuais evitadas pela operação” é apenas um salto de fé.*

**SENÃO VEJAMOS,**

54. *A Scotturb é o operador do serviço de transporte em autocarro denominado MobiCascais, ao abrigo de um contrato de prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no concelho de Cascais celebrado entre a sociedade Scotturb e a Câmara Municipal de Cascais,*
56. *Localizando-se as suas linhas, na sua esmagadora maioria, no concelho de Cascais.*
56. *Segundo os dados disponíveis no site corporativo, ao abrigo do referido contrato de prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros, a Scotturb explora 44 linhas municipais, numa rede com cerca de 2.000 paragens.*
57. *Por seu turno, a STCP é a maior empresa de transportes públicos coletivos rodoviários de passageiros da Área Metropolitana do Porto, e a segunda maior a nível nacional.*
58. *Serve cerca de 1 milhão de habitantes de 33 freguesias dos concelhos de Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Valongo e Vila Nova de Gaia,*
60. *Operando um total de 72 linhas, das quais 69 em autocarro e 3 em carro elétrico.*
60. *Do ponto de vista da dimensão da rede, a rede servida pela STCP tem aproximadamente 496 km de extensão, com 2.506 paragens, prestando serviço durante as 24 horas diárias, nos 365 dias do ano.*

61. Ou seja, face à dimensão da rede e das próprias concorrentes, antecipar-se-ia que o número médio de quilómetros a percorrer pelos autocarros adquiridos ao abrigo do presente concurso seria, em tese, superior na candidatura submetida pela STCP.

62. Porém, não é o que sucede.

63. Com efeito, este parâmetro é superior em cerca de 47.000 km na candidatura da Scotturb face ao mesmo indicador na candidatura da STCP.

64. Ora, salvo o devido respeito por opinião contrária, temos muita dificuldade em conceber que o valor indicado pela Scotturb possa, sequer, aproximar-se da realidade.

65. É que, um simples exercício aritmético permite evidenciar que o número médio de quilómetros indicado pela Scotturb para os autocarros a adquirir se encontra altamente inflacionado.”

25. Ou seja, a candidata ao empolar o número de quilómetros realizados por autocarro, por ano, desvirtua um dos critérios de seleção, o número de redução das emissões de CO2 equivalente, razão que a fez ter sido classificada em 4.º lugar.

#### **SERVIÇOS MUNICIPALIZADOS DE TRANSPORTES COLECTIVOS DO BARREIRO**

26. A SMTCB viu a sua candidatura 197 ordenada em 5.º lugar, tendo-lhe sido concedido o financiamento dos € 1.385.999,00, isto é 16,04 % do montante a financiar da sua candidatura de € 8.643.400,00.

27. A SMTCB opera os serviços de transporte público do Município do Barreiro e, de acordo com o Relatório de Desempenho da Autoridade de Transportes do Município do Barreiro do ano de 2023, publicado em junho de 2024, o número total de quilómetros realizados no ano de 2023 foi de 2.486.868 km, com 60 veículos, com velocidade comercial média de 14,91 km/hora.

28. Ou seja, a média anual de quilómetros de cada veículo adstrito a esta tipologia de serviço é de 41.000 km/ano.

29. E não os 60.000 km/ano indicados na candidatura apresentada pela SMTCB para os 16 veículos que pretende adquirir.

#### **Guimabus Empresa Transportes de Guimarães, Unipessoal, Lda.**

30. A Guimabus viu a sua candidatura 262 ordenada em 1.º lugar, tendo-lhe sido concedido o financiamento dos € 12.000.000,00 na totalidade.

31. Trata-se de sociedade comercial constituída pela adjudicatária Vale do Ave Transportes, Lda. para cumprimento do Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros no Município de Guimarães.

32. O dito contrato tem a duração de 10 (dez) anos, com início no dia 01.01.2022 e término a 31.12.2031, extensão total de 3.005,925 km, com uma média de km nos dias úteis de 1.052 km e número de km's anuais de todo o contrato de 3.782,17, o que dividido pelos 80 autocarros com que se candidataram para realizar o concurso (22 veículos elétricos e 58 veículos a diesel), equivale a 47.000 km, por ano, por autocarro, o que não corresponde ao número de quilómetros médios apresentados pela candidata.

#### **TUB – Transportes Urbanos de Braga, E.M.**

33. A TUB viu a sua candidatura 196 ordenada em 2.º lugar, na categoria 2, tendo-lhe sido concedido o financiamento dos € 11.781.575,72 na totalidade.

34. De acordo com os indicadores publicados no site da TUB <https://tub.pt/indicadores/> respeitantes ao ano de 2023, realizaram 6.249.566 km/ano com 162 veículos, o que dá a média de 38.577 km/ano, por autocarro, não tendo sido este o número de quilómetros médio indicado na candidatura apresentada, que lhe permitiu ser classificada em 2.º lugar.

#### **Município de Viana do Castelo**

35. O Município de Viana do Castelo apresentou candidatura para a aquisição de 17 veículos elétricos, indicando que cada veículo realizaria 102.000 km por ano, quando a sua rede de transporte é de 129 km.

36. Razão pela qual, torna-se nítido como o aumento do número de km's por autocarro/ano desvirtua a pontuação.

**Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra**

37. Os Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra viram a sua candidatura 94 ordenada em 4.º lugar, na categoria 2, tendo-lhe sido concedido o financiamento dos € 8.307.900 na totalidade.
38. De acordo com os indicadores publicados no Relatório de Gestão dos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra do ano de 2023, foram realizados 5.836.000 km/ano com 171 veículos, o que dá a média de 33.930 km/ano, por autocarro, conforme mapa da página 53 do Relatório de Gestão disponível em [www.smtuc.pt/wpcontent/uploads/2024/05/RELATORIO-DE-GESTAO-2023.pdf](http://www.smtuc.pt/wpcontent/uploads/2024/05/RELATORIO-DE-GESTAO-2023.pdf), não tendo sido este o número de quilómetros médio indicado na candidatura apresentada, que lhe permitiu ser classificada em 4.º lugar.

Assim,

39. Como vimos *supra*, todos os candidatos empolaram o número de quilómetros médios realizados por veículo nos contratos de serviço de transporte público em execução.
40. Ou seja, não usaram dados reais, não se ativeram aos dados dos seus contratos, que os permitiram ser elegíveis nesta candidatura.
41. Pelo que, o Fundo Ambiental deverá anular o concurso ou, então, se considerar tal admissível, reavaliar a classificação das candidaturas apresentadas e os dados que deram origem a tais classificações, corrigindo-as.
42. Caso o Fundo Ambiental opte pela segunda opção, deverá das três uma:
- a) Solicitar às Áreas Metropolitanas o envio dos Contratos de Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros em causa nas diferentes candidaturas;
  - b) Consultar no site [www.base.gov.pt](http://www.base.gov.pt) os Contratos de Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros em causa nas diferentes candidaturas;
  - c) Solicitar aos Candidatos o envio dos registos de quilómetros dos veículos diesel equivalentes adstritos às ditas operações no último ano.
43. Sendo imperativa a alteração da classificação das candidaturas, assim como mandatária a realização de investigação semelhante ao que foi feito com a candidatura 206 da AVF junto da entidade administrativa competente pela autorização e fiscalização do serviço público de cada uma das Candidatas, comparando os km's contratados às frotas diesel contratadas afetas.

**II – TIPOLOGIA DE OPERAÇÃO PREVISTA NO PONTO 4 DO AVISO (categoria 2)****Guimabus Empresa Transportes de Guimarães, Unipessoal, Lda.**

44. A Guimabus trata-se de sociedade comercial constituída pela adjudicatária Vale do Ave Transportes, Lda. para cumprimento do Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros no Município de Guimarães.
45. O dito contrato tem a duração de 10 (dez) anos, com início no dia 01.01.2022 e término a 31.12.2031, extensão total de 3.005,925 km, com uma média de km nos dias úteis de 1.052 km e número de km's anuais de todo o contrato de 3.782,17, o que dividido pelos 80 autocarros com que se candidataram para realizar o concurso (22 veículos elétricos e 58 veículos a diesel), equivale a 47.000 km, por ano, por autocarro.
46. Os 22 veículos elétricos com que a Guimabus se candidatou, aquela tinha de assegurar no início do serviço.
47. Os restantes 58 veículos a diesel a Guimabus lançou concurso público para a aquisição de 22 veículos elétricos de 12 metros, tendo assinado contrato com a Irizar S.Coop a 11.11.2021.
48. Lançou ainda concurso para a aquisição de 5 veículos elétricos de até 6 metros, celebrando contrato com UIC- Unidade de Indústria Auto Mecânica do Centro, Lda. a 07.12.2021.
49. Portanto, dos 58 veículos a diesel que se comprometeu a iniciar o serviço de Guimarães já substituiu 27, pelo que, apenas poderia substituir 31 veículos a diesel.
50. No concurso em crise a Guimabus apresentou candidatura a financiamento de € 12.000.000,00 o que dividido por € 250.000,00 por veículo equivale à aquisição de 48 veículos, ou seja, número superior ao necessário para a execução do contrato, com excedente de 17 unidades.

51. No âmbito do POSEUR-01-1407-FC-000062 Descarbonização da frota da GUIMABUS - Implementação de Autocarros Limpos movidos a eletricidade, no Município de Guimarães GUIMABUS - EMPRESA TRANSPORTES DE GUIMARÃES, UNIPESSOAL LDA, viu a sua candidatura aprovada a 21-01-2022, com o montante total analisado de € 12.585.678,54 e o montante elegível analisado de € 8.746.778,54.

52. Razão pela qual, estamos em crer que não se encontra demonstrado que a candidatura pertence a tipologia de operação prevista no ponto 4 do Aviso.

**III – PERÍODO MÍNIMO DE PERMANÊNCIA DO INVESTIMENTO – PORTARIA 109/2024/1**

53. No dia 04.12.2024, a AVF foi notificada de segundo relatório preliminar da exclusão da sua candidatura 206, na qual lhe havia sido atribuído apoio de € 7.290.000 para a aquisição de autocarros elétricos, de categoria 2, com fundamento em: *“O candidato não apresentou contrato de concessão para a operação de transporte público de passageiros no território para o qual concorre. Apresentou uma autorização provisória emitida pela autoridade de transportes CIM Tâmega e Sousa. Consultada a autoridade de transportes, obteve-se a informação de que a referida autorização está em vigor apenas até ao dia anterior do arranque do período de exploração contratual da Concessão, de que nenhum dos lotes da Concessão foi adjudicada ao candidato, e que não foram recebidos pela autoridade quaisquer pedidos de autorização de subconcessão a favor do candidato nesse âmbito. A autorização provisória não garante o cumprimento dos critérios de elegibilidade do candidato nos termos do n.º 3.1 do aviso ao longo do período de execução da operação, nem do período mínimo de permanência do investimento disposto na Portaria n.º 109/2024/1, de 18 de março, que aprova o Regulamento do Sistema de Incentivo às Empresas «Descarbonização dos Transportes Públicos», inserido no investimento RP-C21-i12 — medida reforçada: descarbonização dos transportes públicos, do Plano de Recuperação e Resiliência. Desta forma, não ficou comprovada a elegibilidade do candidato nos termos do n.º 3.1 do aviso.”*

54. Sucede, porém, que a AVF realiza o Serviço de Transporte Público de Passageiros da CIM do Tâmega e Sousa, com autorização daquela CIM, desde 2019.

55. Contudo, antes da criação da CIM do Tâmega e Sousa a AVF já realizava os serviços de transporte daquela região, pelo menos desde o ano de 2014, como poderá o Fundo Ambiental confirmar com a CIM e, ainda, com o Município.

56. E tem vindo a receber várias autorizações para a exploração do serviço ao longo dos anos, em **anexo**.

57. Aliás, a AVF logrou enviar a ata da deliberação da prorrogação do período de exploração dos Contratos de Concessão do Serviço de Transporte Público Rodoviário de Passageiros, emitida pelo Conselho Intermunicipal da CIM do Tâmega e Sousa em setembro de 2024.

58. Considera o Fundo Ambiental que realizar um serviço público de transporte de passageiros desde o ano de 2014, ou seja, há 10 anos, é temporário? Pode a AVF deixar de realizar o serviço de transporte público no dia de amanhã?

59. Não há perspetiva de se iniciar a operação de concessão do serviço de transporte público do Tâmega e Sousa, ao contrário do alegado pela Transdev, como, certamente o Fundo Ambiental teve oportunidade de confirmar junto da CIM, uma vez que entrou em contacto com aquela entidade.

60. Razão pela qual, consideramos que a candidatura 206 da AVF terá de ser novamente qualificada, porquanto cumpre o critério de elegibilidade nos termos do 3.1 do Aviso e do artigo 16.º da Portaria 109/2024/1.

**Junta:** pedido de alteração da linha emitida pelo IMT (responsável à data), autorizações da AMP (responsável à data), e autorizações da CIM do Tâmega e Sousa.

Lourosa, 18 de dezembro de 2024.

A Gerência,

Resposta	<p>Em resposta ao ponto I, o Fundo Ambiental solicitou aos candidatos a submissão do contrato de concessão ou subconcessão ao abrigo do qual concorriam ao apoio, nos termos da alínea f) do n.º 10.1 do aviso, para verificação das estimativas de quilómetros indicadas em candidatura tendo por referência os quilómetros contratados pelas autoridades de transporte.</p> <p>No caso dos candidatos que apresentaram candidaturas relativas a operadores internos a instalar no prazo de execução do aviso, estes forneceram estimativas baseadas nos parâmetros definidos para a rede prevista, com base no número de linhas, horários e trajetos pretendidos. A utilização anual que daí decorre é declarada pelo candidato que, nestes casos, também constitui a autoridade de transportes com competência para definir e validar os parâmetros da rede. Adicionalmente, é importante notar que, como indicado no Aviso, a poupança de emissões calculada com base na produção quilométrica indicada pelo candidato constitui um indicador da candidatura que deverá ser reportado anualmente, e ao qual o candidato fica vinculado, caso seja selecionado para financiamento.</p> <p>Em resposta ao ponto II, confirmamos que a Guimabus concorre com um Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros no Município de Guimarães, dando cumprimento ao n.º 3.1 do presente Aviso. O Fundo Ambiental assegura a análise de risco do duplo financiamento, através de ferramentas próprias para o efeito, na fase de avaliação das candidaturas aprovadas para financiamento, de acordo com o quadro do Decreto-Lei n.º 29-B/2021, de 4 de maio, relativamente à acumulação de apoios PRR com outros fundos comunitários para a mesma tipologia de operações. Assim, as candidaturas aprovadas para financiamento podem ter beneficiado de outros apoios, nomeadamente do POSEUR, desde que não haja financiamento dos mesmos custos de operações para a qual concorrem neste apoio, conforme disposto no n.º 7.4 do Aviso. As candidaturas com potenciais riscos de duplo de financiamento identificados terão ainda acompanhamento específico na fase de execução dos projetos, de forma a assegurar a continuidade da verificação do duplo financiamento nas operações que constituem os projetos.</p> <p>No que diz respeito ao ponto III, no âmbito da candidatura n.º 206, não tendo o candidato apresentado contrato de concessão para a operação de transporte público de passageiros no território para o qual concorre, conforme requerido na alínea d) do n.º 7.2 deste Aviso, tendo ao invés apresentado uma autorização provisória emitida pela autoridade de transportes CIM Tâmega e Sousa, e não lhe tendo sido adjudicado novo contrato no âmbito de concurso público para adjudicação deste serviço nesta região, reiteramos o não cumprimento dos critérios de elegibilidade do candidato nos termos do n.º 3.1 do aviso ao longo do período de execução da operação, nem do período mínimo de permanência do investimento disposto na Portaria n.º 109/2024/1, de 18 de março, que aprova o Regulamento do Sistema de Incentivo às Empresas «Descarbonização dos Transportes Públicos», inserido no investimento RP-C21-i12 — medida reforçada: descarbonização dos transportes públicos, do Plano de Recuperação e Resiliência.</p> <p>Pelo exposto, mantém-se a decisão de exclusão do candidato.</p>
----------	---

N.º candidatura	242
Entidade	BUS ON TOUR, LDA
Pronúncia	<p>Exmos. Srs.,</p> <p>Em anexo exercício de audiência prévia.</p> <p>Cumprimentos, Gabriel Couto</p> <p>ANEXO: Texto da pronúncia (reproduzido abaixo)</p> <p style="text-align: right;">FUNDO AMBIENTAL RUA DE O SÉCULO, N.º 63, 3.º 1200-443 LISBOA</p>

	<p>BUS ON TOUR, LDA., NIPC 515 701 521, com sede social sita na Rua 6, n.º 668, 3.º B, 4500-357 Espinho, notificada da Proposta de Decisão Fundamentada sobre as Candidaturas — Segundo Relatório Preliminar no Concurso com o Aviso 01/C21-i12/2024, Investimento RP-C21-i12 — Medida Reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos, datada de 04.12.2024, vem pronunciar-se em sede de audiência, nos termos do disposto no artigo 121.2 do CPA:</p> <p>Consideramos que a sociedade comercial possui autonomia financeira suficiente, não obstante, em sede de audiência prévia anterior apresentamos a disponibilidade dos sócios para o aumento do capital social, que como decorre da simulação que o Fundo Ambiental realizou se situa na ordem dos 0,34.</p> <p>No entanto, os economistas, técnicos e revisores contas, assim como a Banca consideram que um valor aceitável pela generalidade para o rácio de autonomia financeira situa-se entre os 30% e os 60%.</p> <p>Pelo que, não se compreende a interpretação do Fundo Ambiental quanto à necessidade de aumentar a autonomia financeira, o que nos leva a questionar em que índice está respaldada a decisão? Só assim poderemos contestar a mesma, recordando que não é permitido ao Fundo Ambiental emitir decisões não fundamentadas.</p> <p>Por fim, esta sociedade comercial iniciou a execução do Serviço Regular de Passageiros no Lote 4 da Area Metropolitana do Porto no ano de 2024, como resulta de toda a documentação junta à candidatura, seja a autorização de subcontratação da AMP, seja o contrato de subcontratação outorgado entre as partes, pelo que a evidência da existência de recursos necessários para o efeito, nomeadamente de custos com pessoal só ficará evidente na IES de 2024, a apresentar em 2025 e não na IES de 2023, período anterior ao início da prestação do serviço.</p> <p>Razão pela qual, não vislumbramos razão de exclusão da candidatura desta sociedade, e solicitamos que reavaliem a vossa proposta de decisão, admitindo assim a candidatura da Bus On Tour.</p> <p>Espinho, 18 de dezembro de 2024 A Gerência,</p>
Resposta	<p>Sem prejuízo do exposto pelo Fundo Ambiental na resposta à 1.ª pronúncia da requerente, a qual se dá aqui por integralmente reproduzida para todos os devidos efeitos legais, consigna-se, quanto ao teor da 2.ª pronúncia da requerente, que a mesma não permite aferir que a empresa apresenta uma “situação económico-financeira equilibrada”, conforme requerido na alínea f) do ponto 7.2 do Aviso.</p> <p>Conforme consta no presente Aviso, são valorados os Relatórios e Contas aprovados dos últimos 2 exercícios contabilísticos e do respetivo apuramento dos limites e rácios aplicáveis, verificando-se que nos anos 2022 e 2023, a autonomia financeira e a solvabilidade apresentavam valores inferiores a 1, não sendo esta realidade objetiva e documentada alterada com o exposto na 2.ª pronúncia.</p> <p>Pelo exposto, mantém-se a proposta de exclusão da presente candidatura.</p>

N.º candidatura	249
Entidade	BARQUENSE#ECOBUS DESCARBONIZAÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS
Pronúncia	<p>Boa noite Srs.</p> <p>Serve o presente para informar vossas excelências que discordamos diametralmente da vossa apreciação à nossa candidatura, pois nos termos da alínea f) e do ponto 10.1e alínea i) do Aviso, entregamos todas as autorizações necessárias, no caso a Autorização de Serviço de Transporte Público regular de passageiros, emitida pela Camara Municipal de Ponte da Barca, autoridade de transportes na nossa geografia e a Autorização para Serviço de Expresso Nº 942/202, emitida pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes I.P..</p> <p>Face ao exposto e conforme descrito, entregamos todas as autorizações exigidas e necessárias nos termos do Aviso, não compreendemos a vossa decisão de exclusão, pelo que exigimos que a nossa candidatura seja revista e avaliada de acordo com o estabelecido, uma vez que está conforme exigido no aviso.</p> <p>ANEXO: Autorizações para serviço público de transporte de passageiros</p>

Resposta	<p>O serviço de expresso não está incluído nos serviços elegíveis no âmbito do presente aviso, nos termos do ponto 3.1.</p> <p>Foi também apresentada autorização provisória para a exploração do serviço público de transporte regular de passageiros, até 03 de dezembro de 2025 ou até ao dia da entrada em vigor do contrato que resultar do procedimento de contratualização do serviço público de transportes de passageiros do Alto Minho. No entanto, uma autorização provisória não garante o cumprimento dos critérios de elegibilidade do candidato nos termos do n.º 3.1 do aviso ao longo do período de execução da operação, nem do período mínimo de permanência do investimento disposto na Portaria n.º 109/2024/1, de 18 de março, que aprova o Regulamento do Sistema de Incentivo às Empresas «Descarbonização dos Transportes Públicos», inserido no investimento RP-C21-i12 — medida reforçada: descarbonização dos transportes públicos, do Plano de Recuperação e Resiliência.</p> <p>Adicionalmente, não foi demonstrado, através da apresentação de declaração da autoridade de transportes competente, que o projeto a financiar se insere no âmbito de um ou mais dos serviços de transporte público de passageiros identificados no ponto 3 do presente AAC. Nos termos da alínea i) do número 7.3 do aviso, a referida demonstração constitui critério de elegibilidade das operações, bem como, nos termos da alínea i) do número 10.1 do aviso essa declaração constitui elemento da instrução da candidatura.</p> <p>Desta forma, na ausência da declaração da autoridade de transportes e tendo em conta que o candidato concorre ao abrigo de autorização provisória, mantém-se a decisão de exclusão do candidato.</p>
----------	--

**ANEXO II – PRONÚNCIAS RECEBIDAS EM SEDE DE PRIMEIRA AUDIÊNCIA PRÉVIA E RESPOSTA AOS CANDIDATOS**

N.º candidatura	86
Entidade	Município de Tavira
Pronúncia	Face ao plasmado no relatório preliminar, informa-se que o Município de Tavira nada tem a opôr.
Resposta	O Fundo Ambiental agradece a informação.

N.º candidatura	89
Entidade	Município de Reguengos de Monsaraz
Pronúncia	<p>Exma. Senhora Diretora do Fundo Ambiental Dra. Alexandra Carvalho</p> <p>O Município de Reguengos de Monsaraz, nos termos do disposto no artigo 122.º do Código do Procedimento Administrativo, entende pronunciar-se em sede de Audiência Prévia face à decisão relativa à Candidatura n.º 89 do Município de Reguengos de Monsaraz, submetida ao Aviso N.º 01/C21-i12/2024 – Medida Reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos.</p> <p>De acordo com o Relatório Preliminar – 1.ª Alteração disponibilizado na Plataforma do Fundo Ambiental, o Município de Reguengos de Monsaraz submeteu a candidatura em 02-05-2024, tendo, de acordo com a ordenação apresentada, sido a primeira entidade a apresentar candidatura ao Aviso em apreço.</p> <p>No mesmo documento consta a informação de admissão da candidatura deste Município à categoria 2 do Aviso, encontrando-se em 39.º lugar na ordenação das candidaturas admitidas à categoria 2, com a classificação de 4,5.</p> <p>Considerando o elevado número de candidaturas apresentadas e admitidas, assim como a dotação disponível, é entendimento deste Município que estão a ser privilegiadas as empresas de transporte de passageiros e os Municípios de maior dimensão, e que, consequentemente, estão a ser prejudicados os Municípios do interior do país. Deste modo, questionamos se o apoio por parte do Fundo Ambiental para a implementação de medidas ambientais sustentáveis não deverá abranger também os territórios interiores?</p> <p>Sendo a realidade económico financeira nacional conhecida de e por todos, facilmente se percebe que essa realidade a nível regional e local se assemelha. Emerge então a questão de como é que se espera que as autarquias locais consigam implementar medidas ambientais e, mais concretamente, de descarbonização dos transportes quando os critérios dos avisos abertos as excluem à partida?</p> <p>Resta-nos apelar para que os Avisos sejam repensados e direcionados a todos os Municípios, promovendo a discriminação positiva dos territórios do interior.</p>
Resposta	<p>A pronúncia apresentada pelo candidato, embora pertinente, incide sobre as regras do procedimento constantes do aviso e não diretamente sobre o conteúdo do projeto de decisão. Por conseguinte, não se verificam fundamentos que justifiquem alterações à decisão proposta em audiência prévia com base na pronúncia.</p> <p>Conforme consta no ponto 1.4 do Aviso, o âmbito deste investimento foi alargado aos restantes territórios de Portugal Continental (com a criação da Categoria 2), mantendo-se o objetivo de apoiar operações com maior potencial de descarbonização.</p>

N.º candidatura	91
-----------------	----

Entidade	Município de Fornos de Algodres
Pronúncia	Ex.mos/as Senhores/as,  O Município de Fornos de Algodres valida o Relatório Preliminar com a Proposta De Decisão Fundamentada Sobre As Candidaturas.  Com os melhores cumprimentos,
Resposta	O Fundo Ambiental agradece a informação.





N.º candidatura	94
Entidade	SERVIÇOS MUNICIPALIZADOS DE TRANSPORTES URBANOS DE COIMBRA
Pronúncia	<p>No âmbito da candidatura ao Investimento RP-C21-i12 – Medida Reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos, N.º 01/C21-i12/2024, e na sequência da notificação do Relatório Preliminar, vêm os Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra, ao abrigo do direito de audiência prévia, nos termos do artigo 121.º e seguintes do Código do Procedimento Administrativo, mui respeitosamente expor o seguinte:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Em termos gerais manifesta-se a concordância com aprovação do investimento atribuído e respetivos fundamentos.</li> <li>2. Não obstante, analisado o conteúdo e fundamentação considerada na análise da elegibilidade da despesa, nomeadamente no que se refere à não elegibilidade da despesa relativa à empreitada das infraestruturas para instalação dos postos e posto de transformação, pelo facto do documento com estimativa de preços não estar datada, nem assinado, salvo melhor opinião, não vislumbramos que decorra de forma clara e objetiva do aviso de abertura a exigência de ser aposta a data e assinatura nos documentos previsionais/orçamentos, concluindo-se, por isso tratar-se de uma apreciação subjetiva.</li> <li>3. No entanto, considerando que as características e tipologia desta despesa e o seu carácter indispensável para a concretização do projeto em apreço, lhe conferem total elegibilidade de acordo com as regras do respetivo Aviso, sem prejuízo da nossa total aceitação da aprovação do valor do financiamento que nos foi atribuída (8.307.900€), antecipamos desde já perspetivar, posteriormente, em fase de execução do projeto, proceder a eventual pedido de reprogramação financeira, para obtenção de financiamento desta despesa, se da execução do projeto resultarem poupanças de valor igual ou superior a estas despesas.</li> </ol> <p>Face ao exposto, confirmamos a nossa aceitação à dotação atribuída de acordo com o relatório preliminar.</p>
Resposta	Em resposta ao ponto 2, o Fundo Ambiental, na análise dos documentos que suportam a despesa apresentada pela candidatura, verifica a conformidade e a atualidade dos orçamentos submetidos. No caso do documento apresentado pelo candidato relativo à “Empreitada de Promoção da Eficiência Energética na Frota dos SMTUC - IV”, dada a falta de data e assinatura, não foi possível considerar que se verificassem as dimensões acima referidas, pelo que a despesa não foi incluída no valor aprovado.

N.º candidatura	95
-----------------	----

Entidade	Município de Pinhel
Pronúncia	<p>Ex.mos/as Senhores/as,</p> <p>No seguimento do Relatório Preliminar sobre a Proposta de Decisão Fundamentada do Aviso INVESTIMENTO RP-C21-i12: Descarbonização dos Transportes Públicos, o Município de Pinhel vem manifestar as suas preocupações relativamente aos critérios de avaliação adotados.</p> <p>O nosso município, inserido numa região de baixa densidade populacional, enfrenta desafios únicos na prestação de transporte escolar. A dispersão geográfica obriga a rotas longas e esparsas, resultando em elevados custos operacionais, que ascendem a 3 milhões de euros por ano, e dificultando a contratação de operadores de transporte. A candidatura ao Aviso de Investimento visava mitigar estas dificuldades, mas os critérios de seleção, focados em grandes investimentos e reduções acumuladas de CO2, favorecem claramente os municípios de maior densidade populacional, marginalizando os do interior.</p> <p>Esta abordagem reforça desigualdades, beneficiando as áreas urbanas em detrimento de regiões mais isoladas, contribuindo para o contínuo êxodo populacional e limitando o potencial de desenvolvimento sustentável. Os municípios do interior, com menor acesso a infraestruturas de suporte, como pontos de carregamento para veículos elétricos, ficam assim mais distantes da transição para uma mobilidade sustentável.</p> <p>Para promover uma coesão territorial mais justa, solicitamos que futuros avisos de financiamento considerem critérios que reflitam as realidades específicas dos municípios do interior, possibilitando um desenvolvimento mais equilibrado e sustentável em todo o país.</p> <p>Com os melhores cumprimentos,</p>
Resposta	<p>A pronúncia apresentada pelo candidato, embora pertinente, incide sobre as regras do procedimento constantes do aviso e não diretamente sobre o conteúdo do projeto de decisão. Por conseguinte, não se verificam fundamentos que justifiquem alterações à decisão proposta em audiência prévia com base na pronúncia.</p> <p>Conforme consta no ponto 1.4 do Aviso, o âmbito deste investimento foi alargado aos restantes territórios de Portugal Continental (com a criação da Categoria 2), mantendo-se o objetivo de apoiar operações com maior potencial de descarbonização.</p>

N.º candidatura	102
Entidade	Município de Gouveia
Pronúncia	<p>Ex.mos/as Senhores/as,</p> <p>Da análise, verifica-se que a candidatura encontra-se excluída devido a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- da deliberação municipal de prestar o serviço público de transporte escolar ao nível do município por meios próprios;</li> <li>- nem plano de transporte escolar municipal para 2024/2025;</li> </ul> <p>Face ao exposto, remetemos em anexo os documentos em falta, de modo a reverter a situação e tornar a candidatura elegível.</p> <p>Agradecemos a atenção dispensada.</p>
Resposta	<p>No dia 20/09/2024 foi enviada pelo Fundo Ambiental notificação de pedido de esclarecimento com prazo máximo de resposta de 5 dias úteis, pedido este que não foi respondido.</p> <p>No dia 10/10/2024 foi enviada pelo Fundo Ambiental nova notificação de pedido de esclarecimento com prazo máximo de resposta de 5 dias úteis, que obteve resposta do candidato, sem que, no entanto, tenham sido fornecidos todos os elementos solicitados, nomeadamente ata da deliberação municipal de prestar por meios próprios o transporte escolar e plano de transporte escolar para o presente ano letivo.</p> <p>Assim, dado que não foram apresentados os documentos em causa no referido pedido de esclarecimento, a candidatura foi considerada indevidamente instruída por falta dos mesmos. A apresentação destes elementos em fase de audiência prévia não determina, desta forma, a reapreciação da candidatura.</p>

N.º candidatura	107
Entidade	Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo
Pronúncia	<p>Exmos. Srs.,</p> <p>Após análise do Relatório Preliminar de avaliação às candidaturas do aviso N.º 01/C21-i12/2024 — Medida Reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos, vimos pelo presente meio contestar a Pontuação Final da candidatura apresentada pelo CIMLT, considerando que:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. O critério C4 é de ponderação automática, sendo um rácio entre o investimento (€) e a redução de emissões (kgCO2) decorrente da implementação da operação;</li> <li>2. Através do ficheiro de diagnóstico energético do Anexo III, obtivemos um rácio C4 de 8,6 o que nos termos da Portaria n.º Portaria n.º 109/2024/1, de 18 de março corresponde a uma pontuação de 5 pontos;</li> <li>3. Para o cálculo da redução de emissões utilizamos dados certificados por entidades credenciadas, conforme solicitado, nos termos da diretiva ""Standardized On Road Test Cycles"" para autocarros SORT;</li> </ol> <p>Dado o exposto e tendo em consideração que utilizamos para o estudo do Diagnóstico Energético dados certificado do tipo SORT, e que do cálculo do rácio C4 resulta uma pontuação de 5 pontos, consideramos que houve um lapso na avaliação final da candidatura da CIMLT, pelo que solicitamos a sua revisão.</p> <p>Obrigado, Atentamente. CIMLT</p> <p>Anexo: Revisão 1 - 10_1_d_Diagnóstico energético Anexo III.xlsx: (reproduz-se o separador "Indicadores" do diagnóstico energético submetido)</p>

	<div style="text-align: right; margin-bottom: 10px;">     <span style="font-size: 8px;">Financiado pela União Europeia NextGenerationEU</span> </div> <div style="margin-bottom: 10px;"> <p><b>FUNDO AMBIENTAL</b></p> </div> <div style="margin-bottom: 10px;"> <p><b>Beneficiário</b> Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo</p> </div> <div style="margin-bottom: 10px;"> <p><b>Operação</b> Aquisição de veículos e carregadores elétricos para o serviço público de transp.</p> </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #FFD700;"><b>Frota a adquirir</b></td> <td style="text-align: center;">16</td> <td>autocarros</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #FFD700;"><b>Produção de transporte</b></td> <td style="text-align: center;">710 400</td> <td>km</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #FFD700;"><b>Consumo de energia anual</b></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="background-color: #FFD700;">    Veículos Limpos</td> <td style="text-align: center;">47,73</td> <td>tep</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #FFD700;">    Veículos EURO VI</td> <td style="text-align: center;">245,04</td> <td>tep</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #FFD700;"><b>Emissões de GEE</b></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="background-color: #FFD700;">    Veículos Limpos</td> <td style="text-align: center;">0,00</td> <td>tonCO2eq</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #FFD700;">    Veículos EURO VI</td> <td style="text-align: center;">760,10</td> <td>tonCO2eq</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #FFD700;"><b>Valor aquisição dos veículos</b></td> <td style="text-align: center;">6 552 000</td> <td>€</td> </tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;"><i>Resultado</i></th> <th style="text-align: center;"><i>Pontuação</i></th> <th style="text-align: center;"><i>Pontuação da candidatura</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="background-color: #FFD700;"><b>C1 - Redução de consumo de energia</b></td> <td style="text-align: center;">80,5%</td> <td style="text-align: center;">5,0</td> <td style="text-align: center;">5,0</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #FFD700;"><b>C2 - Redução de emissões de CO2 equivalente</b></td> <td style="text-align: center;">47,5</td> <td style="text-align: center;">5,0</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="background-color: #FFD700;"><b>C3 - Promoção da utilização de energias renováveis nos transportes</b></td> <td style="text-align: center;">16</td> <td style="text-align: center;">5,0</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="background-color: #FFD700;"><b>C4 - Racionalidade económica da intervenção</b></td> <td style="text-align: center;">8,6</td> <td style="text-align: center;">5,0</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	<b>Frota a adquirir</b>	16	autocarros	<b>Produção de transporte</b>	710 400	km	<b>Consumo de energia anual</b>			Veículos Limpos	47,73	tep	Veículos EURO VI	245,04	tep	<b>Emissões de GEE</b>			Veículos Limpos	0,00	tonCO2eq	Veículos EURO VI	760,10	tonCO2eq	<b>Valor aquisição dos veículos</b>	6 552 000	€		<i>Resultado</i>	<i>Pontuação</i>	<i>Pontuação da candidatura</i>	<b>C1 - Redução de consumo de energia</b>	80,5%	5,0	5,0	<b>C2 - Redução de emissões de CO2 equivalente</b>	47,5	5,0		<b>C3 - Promoção da utilização de energias renováveis nos transportes</b>	16	5,0		<b>C4 - Racionalidade económica da intervenção</b>	8,6	5,0	
<b>Frota a adquirir</b>	16	autocarros																																														
<b>Produção de transporte</b>	710 400	km																																														
<b>Consumo de energia anual</b>																																																
Veículos Limpos	47,73	tep																																														
Veículos EURO VI	245,04	tep																																														
<b>Emissões de GEE</b>																																																
Veículos Limpos	0,00	tonCO2eq																																														
Veículos EURO VI	760,10	tonCO2eq																																														
<b>Valor aquisição dos veículos</b>	6 552 000	€																																														
	<i>Resultado</i>	<i>Pontuação</i>	<i>Pontuação da candidatura</i>																																													
<b>C1 - Redução de consumo de energia</b>	80,5%	5,0	5,0																																													
<b>C2 - Redução de emissões de CO2 equivalente</b>	47,5	5,0																																														
<b>C3 - Promoção da utilização de energias renováveis nos transportes</b>	16	5,0																																														
<b>C4 - Racionalidade económica da intervenção</b>	8,6	5,0																																														
<p>Resposta</p>	<p>Após análise do diagnóstico energético enviado, foi corrigido o valor de aquisição dos veículos considerado, o que permitiu recalcular corretamente o resultado do parâmetro C4 e a pontuação no respetivo critério:</p> <p>Investimento total em autocarros limpos = 6 552 000 €  Emissões anuais dos autocarros Euro VI = 760,10 tCO2eq  Emissões anuais dos autocarros limpos = 0 tCO2eq  C4 = investimento total (€) em autocarros limpos / (emissões anuais (kgCO2eq) autocarros Euro VI – emissões anuais (kgCO2eq) autocarros limpos) = 8,61987 €/kgCO2eq</p> <p>C4 = 8,61987 €/kgCO2eq ≤ 5      Pontuação = 5</p> <p>A ordenação das candidaturas foi revista em função das alterações resultantes.</p>																																															

N.º candidatura	116
Entidade	Câmara Municipal de Nisa
Pronúncia	<p>No decorrer do prazo da audiência prévia cumpre-nos informar que foram anexo ao formulário de candidatura os seguintes documentos conforme se pode verificar no respetivo separador da candidatura:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Declaração de compromisso (anexo II) devidamente assinada;</li> <li>- Declaração de injunção conforme e devidamente assinada;</li> <li>- Orçamento discriminado da operação com referência aos custos relativos às 2 componentes (veículo e posto de carregamento);</li> <li>- Memória descritiva e anexo III - Diagnóstico Energético da Operação;</li> <li>- Envio de documento para abertura de procedimento para aquisição que evidência o grau de maturidade exigido da operação;</li> </ul> <p>Neste sentido somos a apelar a V. Ex.ª a reanálise da nossa candidatura pois estamos em crer que cumprimos com todos os requisitos de enquadramento para aceitação do presente projeto."</p>
Resposta	<p>Após reanálise do processo, decidiu-se manter a decisão de exclusão, com o seguinte fundamento:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. A declaração de compromisso apresentada em sede de candidatura foi assinada pelo Vice-Presidente da Câmara Municipal sem que fosse apresentado documento de delegação de competências que o legitimasse a representar o município no âmbito da presente candidatura. Assim, foi solicitado em sede de pedido de esclarecimentos que o candidato submetesse nova declaração, assinada pelo Presidente da Câmara Municipal. Dado que não foi apresentada a nova declaração solicitada, nem documento comprovativo da competência do Vice-Presidente para a assinatura da mesma, a candidatura foi considerada indevidamente instruída por falta de declaração de compromisso, nos termos da alínea c) do ponto 10.1 do Aviso.</li> <li>2. A declaração relativa à não sujeição a injunção de recuperação ainda pendente apresentada pelo candidato foi igualmente assinada pelo Vice-Presidente da Câmara Municipal sem que fosse apresentado documento de delegação de competências que o legitimasse a representar o município no âmbito da presente candidatura. Assim, foi solicitado em sede de pedido de esclarecimentos que o candidato submetesse nova declaração, assinada pelo Presidente da Câmara Municipal. Dado que não foi apresentada a nova declaração solicitada, nem documento comprovativo da competência do Vice-Presidente para a assinatura da mesma, a candidatura foi considerada indevidamente instruída por falta de declaração de não sujeição a injunção, nos termos da alínea o) do ponto 10.1 do Aviso.</li> <li>3. Não foi apresentado documento justificativo da despesa com postos de carregamento. O orçamento referido na pronúncia é um documento elaborado pelo candidato, não tendo sido emitido por empresa nem fornecedor de postos de carregamento, pelo que a despesa em questão não foi considerada.</li> <li>4. A Memória Descritiva e o Anexo III apresentados pelo candidato não são coerentes com os documentos justificativos no que diz respeito aos consumos do veículo a adquirir e do veículo a Diesel Euro VI equivalente.</li> <li>5. O candidato enviou como comprovativo da maturidade do projeto a informação/proposta n.º 3233/2024 referente à abertura de concurso público para a aquisição dos ativos a financiar. Nos termos do número 5.1 do aviso, "O grau de maturidade mínimo exigido para as operações na fase de apresentação de candidatura consiste na existência de peças preparatórias do(s) procedimento(s) de aquisição relativo(s) ao investimento mais relevante para a operação" e nos termos da alínea g) do número 10.1 do aviso, a correta instrução da candidatura implica a submissão de "Documento(s) que evidenciem o cumprimento do grau de maturidade exigido no ponto 5 do AAC, nomeadamente as peças do(s) procedimento(s) de contratação do investimento mais relevante a lançar para a operação (termos de referência, caderno de encargos, programa de concurso)". Assim, dado que não foi apresentado nenhum dos documentos indicados na referida alínea, nomeadamente termos de referência, caderno de encargos ou programa de concurso, a candidatura foi considerada indevidamente instruída por falta dos mesmos, nos termos dos pontos do aviso citados acima.</li> </ol>

N.º candidatura	121
Entidade	Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, E.I.M., S.A.
Pronúncia	<p>Exmos. Senhores,</p> <p>Na sequência do V/ "Relatório Preliminar com a Proposta De Decisão Fundamentada Sobre As Candidaturas", de que a STCP foi notificada por e-mail no passado dia 30/10/2024, relativamente à candidatura 121, apresentada ao "AAC N.º 01/C21-i12/2024 - INVESTIMENTO RP-C21-i12- Medida Reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos", vem a STCP por este meio pronunciar-se ao abrigo do direito de Audiência Prévia.</p> <p>Envia-se em anexo o documento de pronúncia de audiência prévia.</p> <p>Com os melhores cumprimentos, STCP</p> <p>Anexo: (reproduz-se o documento de pronúncia)</p> <p><b>Exmo. Senhor Presidente do Júri do Procedimento,</b></p> <p><b>SOCIEDADE DE TRANSPORTES COLECTIVOS DO PORTO, E.I.M., S.A</b> ("STCP" ou "Concorrente"), Concorrente no procedimento à margem identificado, tendo sido notificada do Relatório Preliminar nele produzido, vem, nos termos do artigo 121.º do Código do Procedimento Administrativo ("CPA"), pronunciar-se ao abrigo do direito de</p> <p><b><u>AUDIÊNCIA PRÉVIA</u></b></p> <p>O que faz com os seguintes fundamentos:</p> <p><b>A. ENQUADRAMENTO</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. O Fundo Ambiental lançou, em 19 de março de 2024, o aviso de abertura de concurso n.º 01/C21-i12/2024 ("Aviso"), Investimento RP-C21-i12- Medida Reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos.</li> <li>2. A STCP submeteu a sua candidatura no dia 2 de maio de 2024.</li> <li>3. Uma vez encerrado o período de candidaturas e analisadas as candidaturas submetidas, foi a STCP notificada, em 30 de outubro de 2024, do relatório preliminar elaborado pelo júri.</li> <li>4. Do relatório preliminar decorre que a STCP, não obstante a sua candidatura ter a mesma pontuação das candidaturas apresentadas pelos concorrentes aos quais serão concedidos apoios, viu a sua candidatura ordenada em 6.º lugar, não lhe sendo, portanto, atribuído qualquer apoio.</li> <li>5. Sucede, porém, que, como se demonstrará, o procedimento concursal enferma de vários vícios congénitos, insuscetíveis de sanção que impõem que o mesmo seja anulado, o respetivo Aviso retificado e aberto um novo procedimento.</li> <li>6. Acresce que a concreta ordenação da candidatura da STCP resulta de erros evidentes por parte do júri, que a prejudicam e com os quais não se pode conformar, porquanto tais erros não só desvirtuam a natureza do concurso, como impedem a correta distribuição e alocação de recursos públicos.</li> <li>7. Na verdade, e pelos argumentos que se explicitarão abaixo, qualquer outro desfecho do presente concurso que não o requerido a final determinaria a inquestionável ilegalidade da atribuição do apoio, bem como dos atos posteriores destinados à sua concretização.</li> </ol>

**B. DA ALTERAÇÃO DE ASPECTOS ESSENCIAIS NAS PROPOSTAS APRESENTADAS EM RESPOSTA AOS PEDIDOS DE INFORMAÇÕES E ESCLARECIMENTOS**

**8.** No âmbito do procedimento concursal sob apreço, o Fundo Ambiental, responsável pelo processo de decisão do financiamento, nos termos do disposto no ponto 11.5. do Aviso, bem como no artigo 72.º, n.º 1 do Código dos Contratos Públicos (“CCP”) dirigiu a vários concorrentes diversos pedidos de informações e esclarecimentos.

**9.** Ora, os referidos esclarecimentos servem apenas para aclarar, elucidar, explanar, determinados aspetos dos enunciados das propostas apresentadas pelos vários concorrentes que possam não estar tão compreensíveis e claros para “efeito da análise e da avaliação das mesmas” (cfr. n.º 1 do artigo 72.º do CCP).

**10.** O mesmo será dizer que os esclarecimentos solicitados ou prestados, embora parte integrante das propostas, não podem, de forma alguma, ser utilizados para suprir insuficiências, omissões ou violações da proposta previamente apresentada e que impliquem a sua exclusão (cfr. n.º 2 do artigo 72.º do CCP).

**11.** Como explica o Tribunal Central Administrativo Norte, em acórdão de 06.12.2013<sup>14</sup>,

*“A ideia basilar ínsita no n.º 2 do art. 72.º do CCP é a de que os esclarecimentos são algo que se destina a aclarar, explicitar, clarificar algum elemento da proposta que está ou parece estar enunciado de modo pouco claro, ou de não ser apreensível, ou unívoco o sentido duma expressão, dum aspeto ou elemento da proposta, na certeza de que para a atendibilidade do esclarecimento que se prenda com a interpretação de elemento/aspeto da proposta importa que o mesmo tenha nesta ainda uma normal, uma razoável correspondência verbal sob pena de se poder por em causa a concorrência e igualdade dos concorrentes.”* (realce nosso).

**12.** Acresce que, os pedidos de esclarecimentos estão vinculados a um racional de necessidade, sob pena de serem considerados não devidos.

**13.** A este propósito, a jurisprudência dos nossos Tribunais superiores<sup>15</sup> é bastante clara, salientando que **o pedido de esclarecimentos “só é legítimo quando for indispensável à compreensão e/ou à análise dos elementos já apresentados ou a avaliação da proposta.”** (sublinhado e realce nossos).

**14.** Com efeito, ainda que o Fundo Ambiental se encontre legitimado a dirigir pedidos de informações e esclarecimentos aos vários concorrentes, apenas o pode fazer na medida, e se, estes se afigurarem necessários à análise e seriação das propostas.

**15.** Por outro lado, decorre do artigo 72.º do CCP, um dos princípios gerais da contratação pública, o princípio da intangibilidade, indisponibilidade ou imutabilidade das propostas, segundo o qual o concorrente fica vinculado à proposta apresentada sem que a possa retirar ou alterar.

**16.** Sucede que, tal como afirma o Tribunal Central Administrativo Sul, em Acórdão de 27.02.2020<sup>16</sup>, o referido princípio “tem óbvias implicações na amplitude dos esclarecimentos a prestar pelos proponentes, a pedido do júri, na medida em que a proposta apenas pode ser clarificada e não modificada”.

**17.** Do mesmo modo, ressalva, a este respeito, o Supremo Tribunal Administrativo, em Acórdão de 07.05.2015<sup>17</sup>, que os “esclarecimentos permitidos pelo artigo 72º do CCP, para se manterem fiéis ao princípio da imutabilidade da proposta, deverão limitar-se a tornar clara certa ambiguidade ou obscuridade da mesma, não podendo introduzir qualquer elemento novo que possa influir na sua apreciação e avaliação”.

**18.** À luz do exposto, facilmente se perceberá que uma qualquer resposta ao pedido de esclarecimento, solicitado pelo Fundo Ambiental aos concorrentes, em caso algum pode ser formulada em termos tais que altere elementos essenciais da proposta anteriormente

14 Acórdão do Tribunal Central Administrativo Norte, de 06.12.2013, Processo n.º 02363/12.6BELSB.

15 Acórdão do Supremo Tribunal Administrativo, de 10.07.2013, Processo n.º 0498/13.

16 Acórdão do Tribunal Central Administrativo Sul, de 27.02.2020, Processo n.º 730/18.0BELSB.

17 Acórdão do Supremo Tribunal Administrativo, de 07.05.2015, Processo n.º 01355/14.

	<p>apresentada, que poderiam, ou não, determinar a exclusão da proposta ou, em certa medida, afastar a adjudicação da mesma.</p> <p><b>19.</b> Na mesma linha de raciocínio, o mesmo se concluirá relativamente à inadmissibilidade de introdução de novos elementos essenciais à proposta inicial,</p> <p><b>20.</b> Pelo que, qualquer esclarecimento que se traduza na reformulação ou complementação da proposta é ilícito.</p> <p><b>21.</b> A jurisprudência, também, se mostra bastante clara quanto a este aspeto, veja-se, por exemplo, o Tribunal Central Administrativo Sul, num Acórdão bastante recente, de 24.04.2024<sup>18</sup>, que propugna que,</p> <p><i><b>“O pedido de esclarecimento da proposta não pode ser formulado quando vise alterar a proposta, retirando-lhe os elementos que determinavam a exclusão da proposta, e assim permitir a sua admissão;”</b></i> (sublinhados e realce nossos).</p> <p><b>22.</b> Também o Tribunal Central Administrativo Norte, no já mencionado Acórdão de 06.12.2013<sup>19</sup>, já havia esclarecido que se têm <i><b>“como inadmissíveis esclarecimentos prestados pelos concorrentes que contrariem elementos constantes de documentos das propostas, que alterem ou completem estas nas respetivas características/atributos ou que se destinem ou visem suprir omissões da proposta”</b></i> (sublinhados nossos).</p> <p><b>23.</b> Os vários pedidos de esclarecimentos solicitados pelo Fundo Ambiental e as alterações às propostas apresentadas para dar resposta aos mesmos têm unicamente em vista retificar as próprias propostas apresentadas, face às deficiências do Aviso e à impossibilidade de o mesmo ser cumprido nos exatos termos em que foi aberto.</p> <p><b>24.</b> O Fundo Ambiental, enquanto entidade responsável pelo processo de decisão do financiamento (cfr. ponto 11.1. do Aviso), deve, ao longo de todo o procedimento concursal em apreço, garantir o respeito pelos supramencionados princípios gerais.</p> <p><b>25.</b> Para tal, deverá impedir que todos os concorrentes, em sede de pedido de informação e esclarecimento, não só procedam à alteração ou correção de elementos essenciais da proposta inicial, bem como ao acrescento de novos elementos, com vista a obtenção de sérias vantagens na ordenação das propostas atendendo aos critérios de avaliação.</p> <p><b>26.</b> Porém, o Fundo Ambiental não só não impediu que os concorrentes procedessem à alteração ou correção de elementos essenciais da proposta inicial, como o estimulou, inquinando definitivamente o procedimento.</p> <p><b>27.</b> Assim, uma vez que as candidaturas apresentadas na sequência dos vários pedidos de esclarecimentos efetuados são totalmente distintas das iniciais e que não é possível seriar os concorrentes de acordo com a sua proposta inicial, outra solução não resta ao Fundo Ambiental que não esta.</p> <p><b>28.</b> Uma vez que, verdadeiramente, não é possível avaliar as mesmas.</p> <p><b>C. DO NÚMERO MÉDIO DE QUILOMETROS ANORMALMENTE ELEVADO APRESENTADOS PELA CONCORRENTE SCOTTURB</b></p> <p><b>29.</b> Para além do referido acima, verdadeiramente, as deficiências congénitas do procedimento resultam, na insusceptibilidade de comparar fielmente as propostas apresentadas, violando de forma direta o Princípio da Comparabilidade das Propostas.</p> <p><b>30.</b> Porquanto apenas se assegura a concorrência quando as propostas são comparáveis entre si, com dados objetivos claros e não disputados.</p> <p><b>31.</b> Há vários exemplos, mas para não ser exaustivo, veja-se, por todos o seguinte:</p> <p><b>32.</b> Refere o ponto do 12 do Aviso que a classificação final da candidatura é estabelecida pela média aritmética das classificações dos quatro critérios de avaliação, concretamente, C1 - redução média anual de consumo de energia, C2 – redução de emissões de CO2 equivalente, C3 – promoção da utilização de energias renováveis nos transportes e C4 – racionalidade económica da intervenção.</p>
--	--

18 Acórdão do Tribunal Central Administrativo Sul, de 24.04.2024, Processo n.º 3564/23.7BELSB.

19 Acórdão do Tribunal Central Administrativo Norte, de 06.12.2013, Processo n.º 02363/12.6BELSB.

- 33.** Em caso de empate entre concorrentes, as candidaturas serão desempatadas através dos seguintes critérios:
- a)** Pontuação acumulada nos critérios de seleção C1 e C2;
  - b)** Pontuação no critério de seleção C3; e
  - c)** Pontuação no critério de seleção C4.
- 34.** Nos casos em que, mesmo após a aplicação destes critérios, se verifique empate entre candidaturas, aplica-se o critério do total de emissões anuais (kgCO<sub>2</sub>eq) evitadas pela operação, ficando em lugar superior os concorrentes que adquirirem mais autocarros.
- 35.** Como resulta da proposta do relatório preliminar, relativamente à categoria 1, a candidatura da STCP foi ordenada em 6.º lugar, tendo a candidatura da Scotturb sido ordenada em 4.º lugar, tomando-se apenas como exemplo estas duas candidaturas para se demonstrar como as Propostas são incomparáveis.
- 36.** Consta do relatório preliminar que “[N]os termos dos números 11 e 12 do aviso, as candidaturas com enquadramento nas condições do aviso foram ordenadas de acordo com o respetivo mérito, com as seguintes regras de ordenação dispostas nos números 12.7 e 12.8 do aviso:
- Por ordem decrescente de classificação final
  - Depois, em caso de empate, por ordem decrescente da pontuação acumulada nos critérios de seleção C1 e C2
  - Depois, em caso de empate, por ordem decrescente da pontuação do critério de seleção C3
  - Depois, em caso de empate, por ordem decrescente da pontuação do critério de seleção C4
  - Depois, em caso de empate, **por ordem decrescente do total de emissões anuais evitadas pela operação.** (sublinhado e realce nossos)
- 37.** Analisadas as classificações da STCP e da Scotturb em cada um dos critérios de avaliação, verifica-se que as classificações de ambas as concorrentes em todos os critérios são exatamente iguais.
- 38.** Conduzindo este facto a um necessário empate na classificação final de ambas as candidaturas.
- 39.** Assim, e como consta do relatório preliminar, o critério de desempate cuja aplicação conduziu à ordenação final das candidaturas – com a consequente exclusão da STCP para a atribuição de apoio – foi o total de emissões anuais evitadas pela operação, critério em que à Scotturb foi atribuído o valor de 3.550,73 tonCO<sub>2</sub>eq e à STCP o valor de 2.394,946 tonCO<sub>2</sub>eq de emissões evitadas.
- 40.** Porém, verdadeiramente, estes valores não são comparáveis, face aos concretos termos em que o Aviso foi montado.
- 41.** De facto, o cálculo do total de emissões anuais evitadas pela operação, estabelecido como critério de desempate, terá, necessariamente, de fazer-se através da multiplicação das emissões causadas por um autocarro “comum” com propulsão a diesel com base nos testes SORT apresentados pelos concorrentes, pelo número médio de quilómetros estimado pelos concorrentes para cada um dos autocarros de tipologia “Standard Urbano”,
- 42.** Obtendo-se, assim, supostamente o total de emissões anuais evitadas pela operação.
- 43.** Supostamente, porque os valores apresentados por cada concorrente não têm a mesma base, sendo meras estimativas.
- 44.** Onde, verdadeiramente, não se estão a comparar factuais comparáveis.
- 45.** Em rigor, não se estão a comparar factuais, mas sim estimativas cujos pressupostos não foram sequer fixados.
- 46.** Porque relevante para a análise que ora nos ocupa e por facilidade de exposição, sistematizamos na tabela *infra* o número de quilómetros submetidos pelas concorrentes na Categoria 1:

**CATEGORIA 1 – TIPOLOGIA “STANDARD URBANO”**

	ALSA	NEX	Scotturb	STC BARREIRO	STCP
N.º MÉDIO DE KM POR AUTOCARRO/ANO	70.292	80.160	107.534	60.000	60.000
N.º DE AUTOCARROS	24	40	20	16	30

- 47.** A análise preliminar da tabela acima quanto ao número médio de quilómetros permite concluir que, ao passo que nos restantes concorrentes os valores se situam nas mesmas ordens de grandeza – existindo uma diferença de sensivelmente 10.000 km entre a estimativa mais baixa, dos concorrentes STCP e STC do Barreiro e a da concorrente Alsa, e sensivelmente o mesmo valor desta para a da concorrente NEX –, a estimativa quanto ao número de quilómetros da concorrente Scotturb situa-se em valores muito superiores aos das restantes concorrentes.
- 48.** Com efeito, o número médio de quilómetros apresentado pela concorrente Scotturb é 34% superior ao segundo valor mais elevado apresentado nas candidaturas e 53% superior face à média dos valores apresentados pelas restantes concorrentes.
- 49.** O que demonstra bem que, verdadeiramente, estão a comparar-se os números que cada entidade decidiu incluir, havendo aqueles que terão sido mais otimistas e os que terão sido mais pessimistas.
- 50.** Mas apenas por imensa sorte dessa comparação sem qualquer base comum se poderá concluir que daqueles valores resulte o total de emissões anuais evitadas pela operação.
- 51.** Com efeito, o número médio de quilómetros é um fator absolutamente essencial para a avaliação da candidatura, particularmente nos casos em que, como se veio a verificar, se tenha verificado um empate, sendo que os valores de cada concorrente não são comparáveis entre si porque não foi fixada qualquer metodologia para a sua apreciação.
- 52.** Sendo que alguns dos valores não têm qualquer adesão à realidade.
- 53.** Pelo que, em rigor, tentar concluir daqueles valores “o total de emissões anuais evitadas pela operação” é apenas um salto de fé.

SENÃO VEJAMOS,

- 54.** A Scotturb é o operador do serviço de transporte em autocarro denominado MobiCascais, ao abrigo de um contrato de prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no concelho de Cascais celebrado entre a sociedade Scotturb e a Câmara Municipal de Cascais,
- 55.** Localizando-se as suas linhas, na sua esmagadora maioria, no concelho de Cascais.
- 56.** Segundo os dados disponíveis no site corporativo, ao abrigo do referido contrato de prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros, a Scotturb explora 44 linhas municipais<sup>20</sup>, numa rede com cerca de 2.000 paragens.
- 57.** Por seu turno, a STCP é a maior empresa de transportes públicos coletivos rodoviários de passageiros da Área Metropolitana do Porto, e a segunda maior a nível nacional.
- 58.** Serve cerca de 1 milhão de habitantes de 33 freguesias dos concelhos de Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Valongo e Vila Nova de Gaia,
- 59.** Operando um total de 72 linhas, das quais 69 em autocarro e 3 em carro elétrico.
- 60.** Do ponto de vista da dimensão da rede, a rede servida pela STCP tem aproximadamente 496 km de extensão, com 2.506 paragens, prestando serviço durante as 24 horas diárias, nos 365 dias do ano.
- 61.** Ou seja, face à dimensão da rede e das próprias concorrentes, antecipar-se-ia que o número médio de quilómetros a percorrer pelos autocarros adquiridos ao abrigo do presente concurso seria, em tese, superior na candidatura submetida pela STCP.
- 62.** Porém, não é o que sucede.

- 63.** Com efeito, este parâmetro é superior em cerca de 47.000 km na candidatura da Scotturb face ao mesmo indicador na candidatura da STCP.
- 64.** Ora, salvo o devido respeito por opinião contrária, temos muita dificuldade em conceber que o valor indicado pela Scotturb possa, sequer, aproximar-se da realidade.
- 65.** É que, um simples exercício aritmético permite evidenciar que o número médio de quilómetros indicado pela Scotturb para os autocarros a adquirir se encontra altamente inflacionado.
- 66.** Por forma a compreender o que está em causa, veja-se a tabela *infra*:

	NÚMERO DE AUTOCARROS A ADQUIRIR	NÚMERO MÉDIO DE KM POR VIATURA POR ANO	KM POR ANO	KM POR DIA POR VIATURA (365 DIAS)
<b>SCOTTURB</b>	20	107.534	2.150.680	294,6
<b>STCP</b>	30	60.000	1.800.000	164,3

- 67.** Que permite constatar a desproporção do valor médio de quilómetros apresentado pela Scotturb na sua candidatura.

SENÃO VEJAMOS,

- 68.** Com base no valor médio referido pela Scotturb na sua candidatura, os seus autocarros fariam, todos os dias do ano, uma circulação de 294,6 km.
- 69.** Operando nas 44 linhas que explora, as quais, recorde-se, se encontram quase exclusivamente no concelho de Cascais e que, quando dele saem, pouco se afastam das suas fronteiras.
- 70.** Ou seja, numa rede menor do que a operada pela STCP que, recorde-se, cobre 6 concelhos da área metropolitana do Porto.
- 71.** Mais: os valores constantes da tabela acima não contemplam quaisquer paragens dos autocarros.
- 72.** Com efeito, aqueles valores contemplam uma operação de 24 horas por dia, sem fins de semana e feriados, nem qualquer interrupção da circulação por avaria ou por qualquer outra intervenção ou circunstância, programada ou não, que impeça a circulação do autocarro.
- 73.** Caso se contabilize essas vicissitudes – que são inevitáveis, atendendo à intensidade da exploração destes veículos e às suas necessidades de manutenção – a circulação média de 294,6 km por dia por autocarro como sustentado pela Scotturb é ainda mais despropositada.
- 74.** Como é evidente, os autocarros ao serviço destes operadores têm, até por imperativo legal, a necessidade de interromper a circulação para manutenção, limpeza e outras intervenções necessárias.
- 75.** Acresce, ainda neste caso, que, estamos em presença de autocarros de propulsão elétrica, o que implica o carregamento periódico das baterias,
- 76.** Processo que leva em média 3 horas.
- 77.** Doutro passo, é evidente que nenhum autocarro circula, ininterruptamente, 24 horas por dia.
- 78.** Sem prejuízo de poderem fazer horários mais ou menos extensos, certamente a dimensão da frota ao serviço não é igual durante o dia e durante a noite, nem ao fim de semana, implicando que uma parte da frota esteja parada em períodos com menos afluência, como o período noturno ou fim de semana.
- 79.** Este facto pode facilmente ser comprovado pela mera consulta do Anexo B do Caderno de Encargos do Processo 893/DCOP/2018 - Concurso Público de Prestação do Serviço Público de Transporte Rodoviário Regular de Passageiros no Concelho de Cascais<sup>21</sup> (“Caderno de

21 Disponível em <https://www.base.gov.pt/Base4/pt/detalhe/?type=contratos&id=10738425>

	<p>Encargos”), do qual constam os horários das linhas a explorar e no qual se pode confirmar que nenhuma das linhas em exploração cobre as 24 horas do dia.</p> <p><b>80.</b> Aliás, se mesmo nas grandes metrópoles mundiais, com milhões de habitantes, existe um redimensionamento dos recursos em serviço em função dos períodos dia e da procura que lhes está associada, por maioria de razão, tal também se verificará num concelho com 214.134 habitantes<sup>22</sup>, como é o caso do concelho de Cascais.</p> <p><b>81.</b> Pelo que, objetivamente, uma circulação de quase 300 km, 24 horas por dia, 365 dias por ano, sustentada pela Scotturb, não é, pura e simplesmente, exequível.</p> <p><b>82.</b> Por outro lado, têm sido várias as notícias que afloram o problema do crescente aumento do congestionamento do trânsito em Cascais, tendo inclusivamente a Câmara Municipal de Cascais adotado medidas para mitigar o problema<sup>23</sup>.</p> <p><b>83.</b> Assumindo, benevolentemente, como hipótese que os autocarros terão, no horário diurno dos dias de semana, em média um período de operação de 12 horas, o cumprimento dos 294,6 km de circulação diária implicaria que estes circulassem a uma velocidade média de 24,55 km/h.</p> <p><b>84.</b> Para termo de comparação, a velocidade média dos autocarros da Companhia Carris de Ferro de Lisboa foi, no ano de 2023, 13,5 km/h<sup>24</sup> e da STCP de 15,4 km/h.</p> <p><b>85.</b> Ou seja, ainda que a velocidade média seja superior no concelho de Cascais, temos fundadas dúvidas que uma velocidade média de 24,55 km/h corresponda à realidade.</p> <p><b>86.</b> Mais: nos termos da informação constante do Anexo A do Caderno de Encargos, a cujos termos a Scotturb se encontra vinculada, a produção anual dos veículos para o ano de 2025 é de 6.955.957 km.</p> <p><b>87.</b> Ora, se considerarmos o valor de quilometragem média anual fornecido pela Scotturb na sua candidatura para os 20 autocarros a adquirir – recorde-se, 2.150.680 km – conclui-se que os 20 autocarros a adquirir suportariam 30% do total de quilómetros a percorrer em 2025, sendo os restantes 70% assegurados pela restante frota de 79 autocarros standard e 17 minibus que o referido Caderno de Encargos impõe.</p> <p><b>88.</b> Assim, também sob este ponto de vista, os valores de quilometragem média fornecidos pela Scotturb na sua candidatura não são credíveis.</p> <p><b>89.</b> E tanto é o suficiente para se perceber que o procedimento, tal como foi concebido pelo Fundo Ambiental não assegura a comparabilidade verdadeira das Propostas.</p> <p><b>90.</b> Acresce que, o cálculo de um indicador como este far-se-á, necessariamente, pelo exercício de comparação entre as emissões que um autocarro comum com propulsão a diesel faria – recorrendo para o efeito aos testes SORT juntos por cada um dos concorrentes – com as emissões que um autocarro elétrico fará no mesmo número de quilómetros (as quais serão, como se sabe, nulas).</p> <p><b>91.</b> Para efeitos deste cálculo, ter-se-á, então, de recorrer a uma métrica que permita fazer aquele exercício, de forma a aferir o total de emissões anuais evitadas em caso de aprovação da candidatura.</p> <p><b>92.</b> Ora, este indicador será calculado por referência às emissões que um autocarro a diesel faria, e que o autocarro elétrico deixará de fazer, ao percorrer o número de quilómetros indicados pelos concorrentes como valor médio anual.</p> <p><b>93.</b> Aritmeticamente, quanto maior for o número médio de quilómetros indicado, maior seria o total das emissões caso o serviço fosse operado com um autocarro a diesel, sendo também proporcionalmente maior o valor das emissões evitadas.</p> <p><b>94.</b> Sendo as emissões evitadas o critério de desempate, está identificada a distorção causada, uma vez que, o número de quilómetros percorridos não decorre de qualquer dado objetivo, mas apenas da vontade dos concorrentes.</p> <p><b>95.</b> Isto é, embora o total de emissões evitadas seja diretamente proporcional ao número médio de quilómetros por viatura, neste caso concreto, será meramente proporcional a um</p>
--	---

22 Dados Censos 2021.

23 Disponível em <https://www.cascais.pt/noticia/novos-sentidos-de-transito-aliviam-centro-de-cascais>

24 Disponível em <https://www.carris.pt/a-carris/empresa/os-nossos-numeros>

	<p>número indicado por cada concorrente, mas sem que se tenha assegurado que sejam comparáveis entre si para se medirem realidades também iguais.</p> <p><b>96.</b> O que é confirmado pelos valores apresentados pelos concorrentes que são absolutamente díspares entre si sem qualquer justificação racional para o efeito.</p> <p><b>97.</b> Salvo o devido respeito, competia ao Fundo Ambiental não dar como bons os valores submetidos pelos concorrentes na candidatura, mas sim refletir sobre eles e apreciar criticamente os mesmos, de forma aferir da sua razoabilidade e perceber se, verdadeiramente, estava em condições de os comparar.</p> <p><b>98.</b> E nem se diga que a competência do Fundo Ambiental se limita a verificação da conformidade documental e procedimental das candidaturas com as regras de elegibilidade.</p> <p><b>99.</b> Com efeito, não só o âmbito de competência do Fundo Ambiental não se reconduz a aspetos puramente formais e procedimentais, como lhe compete também escrutinar a informação disponibilizada pelos concorrentes à luz de critérios de razoabilidade e assegurar que o dinheiro público atribuído respeita a concorrência entre os operadores.</p> <p><b>100.</b> Aliás, refira-se a título de exemplo a resposta remetida pelo Fundo Ambiental datada de 16 de abril de 2024 a um pedido de esclarecimentos remetido pela STCP relativamente ao preço dos autocarros equivalentes, em que é expressamente referido que a apresentação do preço dos autocarros equivalentes compete ao concorrente, mas que tais valores “(...) são sujeitos a validação pelo Fundo Ambiental.”</p> <p><b>101.</b> Não se percebe, portanto, que o valor do preço dos autocarros equivalentes seja sujeito a validação pelo Fundo Ambiental, mas o número médio de quilómetros remetido pelos concorrentes, com a importância que tem no presente concurso, não mereça, também ele, o mesmo tratamento, tornando as propostas insuscetíveis de avaliação.</p> <p><b>102.</b> E, aliás, assim é por imperativo legal.</p> <p><b>103.</b> Sem que exista a mínima querela doutrinal ou jurisprudencial sobre esta questão, no âmbito do procedimento administrativo vigora o princípio do inquisitório,</p> <p><b>104.</b> Como, aliás, decorre de forma direta do artigo 58.º do CPA que, precisamente sobre a epígrafe “Princípio do Contraditório” estabelece que:</p> <p><i>“O responsável pela direção do procedimento e os outros órgãos que participem na instrução podem, mesmo que o procedimento seja instaurado por iniciativa dos interessados, proceder a quaisquer diligências que se revelem adequadas e necessárias à preparação de uma decisão legal e justa, ainda que respeitantes a matérias não mencionadas nos requerimentos ou nas respostas dos interessados”.</i></p> <p><b>105.</b> Neste mesmo sentido de pronunciam Mário Esteves de Oliveira, Pedro Costa Gonçalves e João Pacheco de Amorim<sup>25</sup>:</p> <p><i>“O princípio do inquisitório, que se contrapõe ao princípio do dispositivo, significa que a Administração tem no procedimento uma atitude procedimental activa, impondo-se-lhe deveres de agir oficiosamente em duas dimensões fundamentais: uma de cariz formal ou «ordenador», e outra de cariz material, ou de «conhecimento».”</i></p> <p><b>106.</b> Neste contexto e neste momento, não se vislumbra qualquer outra opção para repor a legalidade do concurso que não a anulação do mesmo, o que expressamente se requer.</p> <p><b>D. DA AUSÊNCIA DE EQUIDADE NOS CRITÉRIOS DE COMPARAÇÃO – OS TESTES SORT</b></p> <p><b>107.</b> Além do número de quilómetros anormalmente alto, outros fatores contribuem decisivamente para a insanável ilegalidade do presente concurso.</p> <p><b>108.</b> Como acima se demonstrou, as emissões dos autocarros são um aspeto absolutamente determinante na dinâmica do concurso em causa.</p>
--	---

25 Mário Esteves de Oliveira, Pedro Costa Gonçalves e J. Pacheco de Amorim, Código do Procedimento Administrativo, 2.ª Edição atualizada, revista e aumentada, 1997, Almedina, Coimbra, pág. 307.

- 109.** Com efeito, uma boa parte dos critérios de avaliação das candidaturas depende das emissões produzidas pelos autocarros – ou da falta delas –, configurando este um critério determinante na decisão das candidaturas a apoiar.
- 110.** Assim sendo, manda o bom senso que os critérios utilizados pelo Fundo Ambiental sejam o mais consistentes e equitativos possível, de forma que todos os concorrentes joguem pelas mesmas regras e possam apresentar as suas candidaturas tendo por base um referencial comum.
- 111.** Desde logo porque, se assim não for, as propostas apresentadas não são comparáveis entre si.
- 112.** A avaliação das emissões evitadas pelos autocarros elétricos a adquirir tem por referência as emissões dos autocarros equivalentes com propulsão a diesel, e são calculados com base em testes realizados no protocolo SORT.
- 113.** Estes são testes teóricos, realizados com base em condições de trânsito pré-estipuladas, das quais se retira o valor das emissões produzidas por um determinado autocarro, em determinadas condições.
- 114.** Assim, trata-se de um teste em ambiente não real, que não permite avaliar os consumos reais de um autocarro real a diesel que será efetivamente substituído na frota do concorrente por um autocarro elétrico adquirido ao abrigo do concurso.
- 115.** Avalia-se nesta sede apenas o consumo evitado pela introdução de um autocarro elétrico em substituição de um veículo a diesel, em condições pré-determinadas.
- 116.** Considerando que os testes SORT utilizados se referem a autocarros hipotéticos e não a autocarros concretos que integram a frota dos concorrentes, seria de esperar que os testes SORT por referência aos quais os concorrentes calculam os consumos e as emissões fossem disponibilizados pelo Fundo Ambiental, ou não sendo, que pelo menos fossem partilhados por todos os concorrentes, garantido assim a igualdade entre todas as candidaturas.
- 117.** Com efeito, só assim se poderia avaliar a redução das emissões que os candidatos propunham tendo por referência um critério comum.
- 118.** Sucede, porém, que, não foi o que se verificou.
- 119.** Com efeito, os testes SORT por referência aos quais foram avaliadas as emissões, foram também submetidos por cada um dos concorrentes na sua candidatura, causando uma evidente desigualdade.
- 120.** E uma insusceptibilidade de comparar as diversas candidaturas.
- 121.** Aliás, da consulta efetuada ao processo, resulta que os testes SORT juntos pelos concorrentes são fornecidos por diversos fabricantes, provavelmente realizados com pressupostos diferentes e que, nessa medida, não espelham realidades iguais e comparáveis.
- 122.** Assim, temos uma situação em que os dados da candidatura de um concorrente serão comparados e avaliados em função de dados que ele próprio forneceu, o que é, na melhor das hipóteses, pouco transparente e, sempre, violador do Princípio da Comparabilidade das Propostas.
- 123.** Porquanto, não tendo o mesmo ponto de partida, os resultados não podem ser comparados.
- 124.** Isto que permite que, num cenário hipotético, um concorrente submeta um teste SORT que contemple emissões superiores, permitindo-lhe assim ser beneficiado aquando do cálculo das emissões evitadas.
- 125.** Não nos parece necessário dizer mais nada: a insusceptibilidade de comparação das candidaturas é de tal maneira evidente que se explica por si própria.
- 126.** E só piora quando consideramos que o desempate entre candidaturas com a mesma classificação foi feito, precisamente, com base neste critério.
- 127.** Face ao que antecede, também aqui não se vislumbra outra solução que não a anulação do presente concurso, por violação dos princípios da transparência, igualdade e concorrência entre os concorrentes.
- E. DA APRESENTAÇÃO DE UMA PROPOSTA POR UMA ENTIDADE NÃO ELEGÍVEL**
- 128.** Por último, ainda que não se proceda à anulação do presente procedimento – o que apenas se antevê como mera hipótese de raciocínio – sempre a candidatura do concorrente Scoturb deveria ser excluída.

**129.** Recorde-se que a 19 de março de 2024 deu-se por aberto o Aviso, tendo-se fixado o dia 2 de maio de 2024 como último dia para a apresentação de propostas.

**130.** Este prazo veio a ser prorrogado para o dia 31 de julho de 2024, sendo que na data de encerramento inicialmente prevista, tinham sido submetidas um total de 18 candidaturas e, dentro destas, apenas a Candidatura apresentada pela STCP teria pontuação máxima na categoria 1.

**131.** O que obviamente beneficia quem não foi diligente e penaliza quem, de uma forma zelosa, mobilizou os meios para apresentar uma candidatura com o curto espaço de tempo constante do aviso e com as limitações temporais inerentes.

**132.** Sem prejuízo do referido acima, faz-se notar que o ponto 3.1. do Aviso é muito claro quanto à delimitação dos potenciais beneficiários, determinando o seguinte:

*“3.1. Para efeitos do presente Aviso, **são elegíveis** Municípios, Áreas Metropolitanas, Comunidades Intermunicipais e empresas, entidades e concessionárias com competências no domínio do transporte público coletivo de passageiros que, na aceção do artigo 3.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua atual redação, **prestem** um ou mais dos seguintes serviços (realce e sublinhado nosso):*

- a) *Serviço público de transporte de passageiros municipal;*
- b) *Serviço público de transporte de passageiros intermunicipal;*
- c) *Serviço público de transporte de passageiros inter-regional, desde que explorados ao abrigo de contratos de serviço público;*
- d) *Serviço público de transporte de passageiros flexível, não podendo ser neste caso beneficiários empresas, pessoas coletivas ou pessoas singulares licenciadas para o transporte em táxi, nem instituições particulares de solidariedade social;*
- e) *Serviço público de transporte escolar ao nível do município, nos termos do artigo 37.º, do RJSPTP e do Decreto-Lei n.º 21/2019, de 30 de janeiro.”*

**133.** Da definição de entidades potencialmente elegíveis para este apoio e acima transcrita resulta, de forma absolutamente clara, que apenas seriam elegíveis as entidades que, naquela data – na data de abertura do Aviso –, prestem um ou mais dos serviços também ali elencados.

**134.** Não sendo, obviamente, elegíveis entidades que viessem a prestar aqueles serviços no futuro, mas que não os prestem quando o Aviso foi aberto.

**135.** Da mesma forma que um subsídio à agricultura se destina àqueles que são agricultores naquele momento e não àqueles que venham a ser.

**136.** Aliás, sobre esta questão não há nenhuma dúvida, na medida em que sempre que se pretendeu abranger acontecimentos futuros, o Aviso é muito claro, como resulta da alínea e) do ponto 7.2. do Aviso, no qual se refere como condição de elegibilidade:

*“Possuir, ou poder assegurar até à aprovação da candidatura, os meios técnicos, físicos e financeiros e os recursos humanos necessários ao desenvolvimento da operação” (sublinhado e realce nossos)*

**137.** Ou seja, embora dúvidas não houvesse face à clareza linguística do ponto 3.1. que expressamente refere que apenas são elegíveis entidades que prestem aqueles serviços, a leitura integrada destas duas normas regulamentares confirma, sem sombra para dúvidas, aquela interpretação.

**138.** Com efeito, da interpretação conjugada daquelas normas regulamentares apenas pode resultar que é condição de elegibilidade prestar um dos serviços em causa (ou seja, já ter um contrato de concessão válido e em vigor), abrindo-se apenas uma exceção no que concerne a entidades que tenham já a qualidade jurídica de Operadoras, mas ainda estejam a montar a sua atividades, permitindo-lhes que assegurem até à aprovação da candidatura os *meios técnicos, físicos e financeiros e os recursos humanos necessários ao desenvolvimento da operação*.

**139.** E como exceção que é encontra-se expressamente prevista.

	<p><b>140.</b> Ora, o Contrato de Concessão relativo ao Concorrente Scotturb – Transportes Urbanos, Lda. (“Scotturb”) apenas foi formalizado em maio de 2024 e apenas obteve visto do Tribunal de Contas em julho de 2024<sup>26</sup>.</p> <p><b>141.</b> Pelo que é evidente que o Concorrente em causa não é elegível para efeitos deste Aviso e, conseqüentemente, a sua candidatura deverá ser excluída.</p> <p><b>Termos em que se requer ao Exmo. Júri que reanalise o presente procedimento nos termos propostos, sendo alterado o sentido do Relatório Preliminar em conformidade com tudo quanto acima se expôs, e, em consequência, pelos fundamentos expostos, seja proposto, designadamente, o seguinte:</b></p> <p style="padding-left: 40px;"><b>a. A anulação do presente procedimento, devendo-se proceder aos termos do Aviso com vista a permitir que as Propostas apresentadas sejam comparáveis;</b></p> <p style="padding-left: 40px;"><b>b. A desconsideração da Candidatura do Concorrente Scotturb.</b></p> <p style="text-align: right;">E.D A Requerente,</p>
<p>Resposta</p>	<p>Após análise detida da sua contestação e das alegações apresentadas relativamente ao concurso em curso, gostaríamos de esclarecer alguns pontos fundamentais, no sentido de refutar os argumentos e demonstrar a conformidade do procedimento com os princípios legais e regulamentares aplicáveis.</p> <p><b>1. Sobre a alteração de aspetos essenciais nas propostas apresentadas em resposta aos pedidos de informações e esclarecimentos (Pontos 8-28)</b></p> <p>O <b>princípio da legalidade</b>, previsto no artigo 3.º do CPA e consagrado constitucionalmente no artigo 266.º, n.º 2 da Constituição da República Portuguesa, determina que a Administração Pública está estritamente subordinada à lei e ao direito. A sua atuação deve observar os limites legais e regulamentares estabelecidos, assegurando a previsibilidade, a segurança jurídica e o respeito pelos direitos dos cidadãos. No contexto do CPA, a legalidade implica que todos os atos administrativos e procedimentos sejam fundamentados na norma jurídica aplicável, proibindo qualquer decisão que não tenha respaldo no ordenamento jurídico.</p> <p>Por outro lado, o <b>princípio da igualdade</b>, previsto no artigo 13.º da Constituição e refletido no artigo 6.º do CPA, impõe que a Administração Pública trate de forma igual os cidadãos em situações equivalentes, sem discriminações fundadas em critérios arbitrários ou injustificados. Este princípio obriga a Administração a atuar de forma imparcial e equitativa, assegurando que diferenças no tratamento só se justifiquem com base em critérios objetivos, devidamente fundamentados.</p> <p>O Fundo Ambiental, aplica em todos os seus procedimentos a conjugação destes princípios da legalidade e da igualdade de forma transparente e previsível, respeitando o quadro legal e garantindo que o procedimento administrativo seja isento de arbitrariedades ou discriminações em todas as candidaturas.</p> <p><b>2. Sobre a quilometragem média diária dos autocarros (Pontos 68-94)</b></p> <p>A Scotturb, como todos os outros concorrentes, forneceu estimativas baseadas nos parâmetros definidos no Caderno de Encargos, com base no número de linhas, horários e trajetos previstos, os quais são públicos e verificáveis. O cálculo da quilometragem é, assim, verificado face ao contratualizado pela autoridade de transportes, neste caso, o Município de Cascais.</p>

26 Disponível em <https://www.cascais.pt/noticia/cascais-avanca-com-novas-aquisicoes-e-projetos-demobilidade>

Adicionalmente, é importante notar que, como indicado no Aviso, a poupança de emissões calculada com base na produção quilométrica indicada pelo candidato constitui um indicador da candidatura que deverá ser reportado anualmente, e ao qual o candidato fica vinculado, caso seja selecionado para financiamento.

**3. Sobre o princípio da comparabilidade das propostas (Pontos 116-125)**

A sua alegação de que os testes SORT submetidos pelos concorrentes não são comparáveis é infundada.

O teste SORT é um protocolo amplamente reconhecido e utilizado internacionalmente para avaliar as emissões de autocarros.

Embora o protocolo não reflita exatamente as condições reais de cada operação, ele fornece uma base padronizada que permite comparar as emissões de autocarros com propulsão a diesel e elétrica em termos gerais.

Em relação às alegações de que a utilização de dados fornecidos por cada concorrente compromete a comparabilidade, a nossa análise garante que todos os concorrentes estão sujeitos às mesmas condições de verificação e análise, assegurando a transparência e a justiça do procedimento.

**4. Sobre a elegibilidade da Scotturb (Pontos 128-141)**

A questão da elegibilidade da Scotturb, com base na formalização do contrato de concessão, foi cuidadosamente analisada.

A nossa interpretação do ponto 3.1 do Aviso e da alínea 7.2, que permite a elegibilidade de entidades que, até à aprovação da candidatura, possam assegurar os meios necessários à operação, está em consonância com a legislação em vigor. Embora o contrato de concessão tenha sido formalizado em maio de 2024, e obtido o visto do Tribunal de Contas em julho de 2024, pode acrescentar os motivos em relação a este ponto

**Conclusão**

Face ao exposto, reafirmamos que o procedimento do concurso está em total conformidade com a legislação e as normas do Aviso, e que as propostas, incluindo a da Scotturb, foram avaliadas de forma justa e transparente, respeitando o princípio da comparabilidade e da equidade.

Em relação à solicitação de anulação do procedimento, consideramos que não existem fundamentos legais ou factuais que justifiquem tal medida, uma vez que o processo de avaliação seguiu todos os procedimentos estabelecidos na legislação aplicável.

Assim, reafirmamos que o procedimento deve prosseguir nos seus termos, sendo desconsiderada qualquer alegação que contrarie os dados e as premissas que foram objeto de avaliação.

N.º candidatura	123
Entidade	Município de Paços de Ferreira
Pronúncia	Segue em anexo documentação solicitada.  Anexo: Constan do anexo os elementos solicitados em sede de pedido de esclarecimentos.
Resposta	No dia 21/08/2024 foi enviada pelo Fundo Ambiental notificação de pedido de esclarecimento com prazo máximo de resposta de 5 dias úteis, pedido este que não foi respondido. No dia 28/08/2024 o candidato enviou email de pedido de alteração da candidatura no que respeita à tipologia de autocarros, pedido este que foi recusado dado que a candidatura se encontrava em fase de avaliação. Assim, dado que não foi apresentado nenhum dos documentos/elementos solicitados no referido pedido de esclarecimento, a candidatura foi considerada indevidamente instruída por falta dos mesmos. A apresentação destes elementos em fase de audiência prévia não determina, desta forma, a reapreciação da candidatura.

N.º candidatura	125
Entidade	Município de Ponte de Sor
Pronúncia	<p>Exmos. Senhores,</p> <p>Em resposta ao relatório preliminar emitido pelo Fundo Ambiental, no âmbito aviso nº 01/C21-i12/2024, verificámos que a candidatura nº 125 do Município de Ponte de Sor encontra-se na lista das candidaturas excluídas, por vários fundamentos, pelo que fundamentamos o seguinte:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. O cumprimento do ponto 3.1 do Aviso prende-se pela emissão de uma declaração válida da Autoridade de Transportes competente em como o projeto a financiar se insere no âmbito de Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Modo Rodoviário. Esta declaração emitida pela CIMAA, foi solicitada via email pelo Fundo ambiental no dia 23/08/2024 e foi remetida via email no dia 28/08/2024 conforme comprovativo em anexo.</li> <li>2. O cumprimento do ponto 15.1.1 verifica-se, considerando o facto do procedimento ser efetuado ao abrigo do Acordo Quadro 57/2022 promovido pela Central Nacional de Compras Municipais (CNCM), modalidade prevista no ""Capítulo I - Celebração de acordos quadro"" do Código dos contratos públicos. Mais se informa que, as peças do procedimento onde constam todos os detalhes da contratação a efetuar foram remetidas na candidatura apresentada no ZIP ""Pecas preparatorias Contratacao Publica.zip"" e que agora se anexam também. Face ao exposto consideramos estar comprovada a conformidade legal do procedimento de contratação em matéria de mercados públicos.</li> <li>3. A alínea f) do ponto 7.3 do Aviso, refere o seguinte: ""Apresentar uma caracterização técnica e uma fundamentação dos custos de investimento e do calendário de realização física e financeira"".</li> </ol> <p>A candidatura é composta por duas ações que se complementam, a aquisição de uma viatura 100% elétrica e a aquisição de postos de carregamento. Na Memória Descritiva da operação submetida aquando da candidatura o Município de Ponte de Sor justificou esta alínea, através do ponto ""3. DESCRIÇÃO DA OPERAÇÃO"", onde consta a caracterização técnica do veículo adquirir, assim como apresentação dos custos de investimento e dos cronogramas de execução física e financeira da operação.</p> <p>Para além disto foram também apresentados os orçamentos comprovativos do valor solicitado (para as duas despesas), assim como as peças preparatórias dos procedimentos de contratação pública (ambas na modalidade de Acordo-Quadro).</p>
Resposta	<p>Reapreciada a candidatura, foi considerada a declaração da autoridade de transportes competente, em como o projeto a financiar se insere no âmbito de um ou mais dos serviços de transporte público de passageiros identificados no ponto 3 do presente AAC, tendo-se revertido a decisão de exclusão.</p> <p>O procedimento de contratação proposto pelo candidato deverá ser analisado em conformidade com as regras da contratação pública de acordo-quadro, pelo que decidiu-se reverter a exclusão, condicionando-se o candidato à apresentação, até à data da assinatura do termo de aceitação, caso seja selecionado para financiamento, do acordo-quadro referido nas peças de contratação pública apresentadas.</p> <p>Relativamente aos custos com o carregador, considerou-se o orçamento não conforme por não estar identificada a empresa fornecedora, pelo que a despesa respetiva não foi considerada.</p>

N.º candidatura	132
Entidade	Município de Monchique
Pronúncia	<p>Exmos. Senhores</p> <p>Relativamente à proposta de decisão fundamentada sobre as candidaturas apresentadas no âmbito do Aviso 01/C21-i12/2024: Descarbonização dos transportes públicos, vimos por este meio apresentar o nosso desalento em sede de audiência prévia.</p> <p>O concelho de Monchique, como a generalidade dos concelhos de interior, tem registado um acentuado envelhecimento da população, cenário que é urgente inverter. Simultaneamente verifica-se que, sendo um concelho serrano, parte significativa da população (incluindo crianças e jovens em idade escolar) encontra-se em situação de relativo isolamento, a que se junta a fraca cobertura da rede de transportes públicos e de infraestruturas/cobertura de telecomunicações, nomeadamente rede de última geração. O conjunto destes fatores exerce uma pressão adicional sobre a população e representa dificuldades acrescidas a esta, contribuindo para a deslocação de população para os concelhos vizinhos, nomeadamente Portimão, pela oferta escolar alargada e pela facilidade de acesso a outros serviços.</p> <p>O serviço de transporte escolar é assegurado pelo Município há décadas, tendo um peso significativo nas contas da autarquia, em especial nos custos em combustíveis e manutenção de veículos. A renovação da frota de veículos, apostando em veículos mais eficientes e económicos, mas também amigos do ambiente é uma das prioridades do executivo, mas até à data, pela ausência de programas de financiamento específicos, ainda não havia sido possível realizar qualquer investimento neste setor.</p> <p>Como tal, a presente candidatura é de extrema importância para o município, na medida que coloca a hipótese de adquirir um autocarro com zero emissões para o transporte escolar, aquisição essa totalmente impossível de se realizar sem o apoio do Fundo Ambiental/PRR.</p> <p>De notar que o município não tem muitos recursos financeiros capazes de suportar investimentos deste nível e que todas as hipóteses de concorrer a fundos comunitários são deveras importantes para o compromisso com as políticas atuais, com a estratégia municipal, com o desenvolvimento do território e com a população em geral.</p> <p>O facto de não ser considerada coloca em causa a execução desses mesmos compromissos; retirando-nos a possibilidade de acompanhar as políticas ambientais atuais e de dinamizar o concelho, que tanto necessita. Atrair população jovem e rejuvenescer o concelho é um dos principais compromissos para o futuro do concelho; mas sozinhos sem apoios que permitam inovar é completamente impossível tendo em conta os poucos recursos financeiros do município. Apelamos assim à consideração do Fundo Ambiental para que considere o exemplo do Município de Monchique e de outros Municípios equivalentes e possibilite o acesso aos fundos comunitário para a descarbonização dos transportes públicos, mesmo que seja apenas um veículo, pois a aquisição desse veículo fará toda a diferença no dia-a-dia do município.</p> <p>Perante isto, apresentamos a nossa pronuncia e incompreensão perante o facto da nossa candidatura não receber nenhum apoio.</p> <p>Sem outro assunto de momento, agradecemos a atenção dispensada e subscrevemo-nos com a mais elevada consideração.</p>
Resposta	<p>O Fundo Ambiental procedeu à ordenação das candidaturas considerando os critérios de desempate que constam dos n.ºs 12.7 e 12.8 do aviso. A candidatura do Município de Monchique foi admitida, condicionada à disponibilidade de dotação para a financiar, não tendo havido dotação suficiente para a financiar após distribuição da verba pelos candidatos colocados nos lugares acima da ordenação.</p> <p>Conforme consta no ponto 1.4 do Aviso, o âmbito deste investimento foi alargado aos restantes territórios de Portugal Continental (com a criação da Categoria 2), mantendo-se o objetivo de apoiar operações com maior potencial de descarbonização.</p>

N.º candidatura	141
Entidade	Município de Loulé
Pronúncia	<p>Na sequência da receção da PROPOSTA DE DECISÃO FUNDAMENTADA SOBRE AS CANDIDATURAS ao Programa Descarbonização dos Transportes Públicos – Investimento RP-C21-i12 – Medida Reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos n.º 01/C21-i12/2024 e no seguimento da Candidatura nº 141 - Município de Loulé, no âmbito do Apoio à aquisição de veículos limpos para o transporte coletivo de passageiros, transitou do estágio "Em Verificação" para o estágio de "Proposta de Exclusão", cumpre ao Município de Loulé, de acordo com o art.º 121.º e seguintes do Código do Procedimento Administrativo, se pronunciar em sede de audiência prévia, tendo em atenção o motivo de exclusão, abaixo transcrito:</p> <p>"De acordo com o ponto 11.1 do Aviso n.º 01/C21-i12/2024, a entidade gestora do Fundo Ambiental é a responsável pelo processo de decisão de financiamento, com o apoio técnico de entidades setoriais competentes, caso aplicável. O Fundo Ambiental procedeu à verificação do enquadramento da candidatura nas condições do Aviso (1ª fase), de acordo com o ponto 11.2 do Aviso, bem como à observância do referido na Portaria nº 109/2024/1, de 18 de março, na sua versão atual, que aprova o Regulamento do Sistema de Incentivo às Empresas «Descarbonização dos Transportes Públicos», inserido no investimento RP-C21-i12 – medida reforçada: descarbonização dos transportes públicos, do Plano de Recuperação e Resiliência, tendo considerado o seguinte:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>O candidato não entregou peças preparatórias do procedimento de contratação pública válidas, não evidenciando o grau de maturidade exigido à operação pelo ponto 5 do Aviso; <ul style="list-style-type: none"> <li>O município de Loulé remeteu as peças iniciais para abertura de procedimento, cujo despacho autorizador é de 2024.05.05.</li> </ul> </li> <li>Não cumpre a alínea f) do ponto 7.3 do Aviso. O candidato não fundamentou adequadamente: <ul style="list-style-type: none"> <li>O preço apresentado para os postos de carregamento e respetiva instalação;</li> <li>O preço para a aquisição do posto de carregamento está fundamentado na memória descritiva (último parágrafo do ponto 3) e no orçamento que se anexou aquando do pedido de esclarecimentos (8 - PC_OCEANTIA_2024_174_Loule_Carregador).</li> </ul> </li> <li>Não cumpre a alínea a) e h) do ponto 10.1, e as alíneas b) e c) do ponto 8.2 do Aviso. Verifica-se a falta de correspondência entre a documentação justificativa dos custos de investimento previstos na candidatura, em particular ao(s) Veículo(s) e/ou Posto(s) de Carregamento e os anexos obrigatórios, nomeadamente o Anexo I - Memória Descritiva e o Anexo III - Diagnóstico Energético da Operação, o que compromete a admissibilidade e elegibilidade da candidatura. <ul style="list-style-type: none"> <li>Os custos de investimento previstos na candidatura são: <ul style="list-style-type: none"> <li>para os autocarros os valores apresentados pelo fornecedor que ficou com o Acordo Quadro da Connect – Central nacional de Compras Municipais (CNCM   57/2022   1.9), sendo que o acordo quadro tem um valor máximo por viatura de 420.000,00€/por viatura e a proposta apresentada ao município de Loulé é de 360.000,00€/por viatura, daí o valor da candidatura apresentada pelo município de Loulé perfazer um valor mais baixo do que inicialmente poderia ser expectável;</li> <li>para o posto de carregamento, o orçamento apresentado por fornecedor independente.</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>Não cumpre a alínea m) do ponto 7.3 do Aviso. O candidato não demonstra no cronograma apresentado que apenas lança o procedimento de contratação pública após a submissão da candidatura, não sendo cumprido o critério do efeito de incentivo. <ul style="list-style-type: none"> <li>O município de Loulé submeteu a candidatura na Plataforma do Fundo Ambiental no dia 2024-05-06 às 10:24 e iniciou os procedimentos no dia 2024.04.30, no entanto o despacho autorizador dos mesmos só ocorreu a 2024.08.12, em reunião de câmara, logo após o encerramento do prazo de candidatura e inclusivamente da prorrogação do mesmo.</li> </ul> </li> </ol> <p>Em conclusão, face ao exposto, o beneficiário não tem enquadramento na 1.ª fase definida no ponto 11.2 do Aviso. Ao abrigo do artigo 121.º do Código do Procedimento Administrativo, poderá o beneficiário pronunciar-se em sede de audiência prévia num prazo de 10 dias úteis, como previsto no artigo 122.º do referido Código."</p> <p>Resumindo:</p> <p>A "Descarbonização dos transportes públicos" é uma medida que o município de Loulé pretende ver aumentada na sua frota municipal, através do uso de veículos de zero emissões para</p>

	<p>transporte público e para os próprios serviços do município, instalando igualmente postos de carregamento.</p> <p>Neste sentido, considera o município de Loulé que a descarbonização dos transportes públicos é um conceito crucial para enfrentar os desafios das mudanças climáticas e reduzir as emissões de gases de efeito estufa provenientes do setor dos transportes, que é um dos maiores responsáveis pelas emissões globais de CO2.</p> <p>A descarbonização do transporte público, portanto, é um passo essencial para criar cidades mais sustentáveis e resilientes, alinhadas com os objetivos globais de combate às mudanças climáticas, pelo que a candidatura ao Fundo Ambiental – Descarbonização dos Transportes Públicos /AAC N.º 01/C21-i12/2024), indo assim de encontro ao compromisso assumido por Portugal de atingir a neutralidade carbónica até 2050, enquanto contributo para o Acordo de Paris é uma mais valia, não entendendo o município de Loulé a passagem da candidatura 141 para o estágio de "Proposta de Exclusão", uma vez que passos, efetivos, estão a ser dados para se cumprir com as objetivos e/ou medidas definidas.</p>
Resposta	<p>1. O candidato enviou como comprovativo da maturidade do projeto as informações n.º 6243/2024/DTO e 6245/2024/DTO, relativas à decisão de contratar a aquisição de 2 autocarros elétricos e um posto de carregamento, respetivamente. Nos termos do número 5.1 do aviso, “O grau de maturidade mínimo exigido para as operações na fase de apresentação de candidatura consiste na existência de peças preparatórias do(s) procedimento(s) de aquisição relativo(s) ao investimento mais relevante para a operação” e nos termos da alínea g) do número 10.1 do aviso, a correta instrução da candidatura implica a submissão de “Documento(s) que evidenciem o cumprimento do grau de maturidade exigido no ponto 5 do AAC, nomeadamente as peças do(s) procedimento(s) de contratação do investimento mais relevante a lançar para a operação (termos de referência, caderno de encargos, programa de concurso)”. Assim, dado que não foi apresentado nenhum dos documentos indicados na referida alínea, nomeadamente termos de referência, caderno de encargos ou programa de concurso, a candidatura foi considerada indevidamente instruída por falta dos mesmos, nos termos dos pontos do aviso citados acima.</p> <p>2 e 3. Foi considerada a proposta comercial para a aquisição e instalação do carregador elétrico, bem como a memória descritiva e o anexo III, devidamente corrigidos, apresentados em sede de pedido de esclarecimentos.</p> <p>4. No documento “0 – Esclarecimentos” também apresentado em resposta ao pedido de esclarecimentos, refere-se que o despacho autorizador para os procedimentos de contratação de aquisição só ocorreu a 2024.08.12, em reunião de câmara, não tendo sido, no entanto, enviado este despacho. Assim, não foi demonstrado que a candidatura cumpre o princípio do incentivo, i.e., que o lançamento do procedimento de contratação pública ocorreu após a submissão da candidatura, concretamente a 2024-05-06.</p> <p>Pelo exposto, mantém-se a proposta de exclusão da presente candidatura.</p>

N.º candidatura	143
Entidade	Município de Alcochete
Pronúncia	<p>Exmas./os. Senhoras/res</p> <p>Na sequência da publicação do Relatório Preliminar, relativo à decisão do Fundo Ambiental, no âmbito do Aviso de concurso n.º 01/C21-i12/2024 – Descarbonização dos transportes públicos (Investimento PRR RP-C21-i12 - Medida Reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos), por incumbência do Exmo. Senhor Presidente da Câmara Municipal de Alcochete, vem o Município de Alcochete pronunciar-se, ao abrigo do disposto no artigo 121.º do Código do Procedimento Administrativo, nos seguintes termos:</p> <p>Salvo o devido respeito, considera-se que, desde a publicação do referido aviso de concurso, ficou clara a perceção de que o mesmo estava enfermeado, em virtude da sua lógica assentar no benefício de candidaturas que contemplassem a aquisição do maior número de autocarros.</p> <p>Um dos critérios para a avaliação, C3 - Promoção da utilização de energias renováveis nos transportes, que avalia o contributo do projeto para a meta de incorporação de energias renováveis no setor dos transportes, através da contabilização do número de autocarros limpos adquiridos/a adquirir e que de forma subsidiária, influenciava diretamente os restantes critérios, fere alguns dos princípios elementares da concorrência, inquinando a decisão.</p> <p>Também se considera que outros princípios característicos de programas de apoio financeiro comunitário e nacional são postos em causa, com o presente Aviso, como o princípio da coesão territorial. Os territórios de baixa densidade são irremediavelmente excluídos pelos critérios. Isto significa uma dupla penalização para estes territórios, por não terem condições financeiras para desenvolver uma rede de transportes coletivos e por acabarem por contribuir para suportar as redes de transportes dos grandes centros urbanos e áreas metropolitanas.</p> <p>Salienta-se, ainda, que, os objetivos do PRR são, igualmente, "feridos". Ao nível ambiental e energético, é negada a possibilidade dos municípios de baixa densidade poderem realizar um projeto, cofinanciado, de mudança energética, contrariamente, ao que se encontra definido no PRR para o investimento RP-C21-i12 - Medida Reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos, cujo âmbito, tal como é referido, "deve ser alargado, passando das áreas metropolitanas de Lisboa e Porto para todo o território continental português".</p> <p>Este Aviso devia prever esta condição de Transição Energética/Transição Verde, de forma inclusiva, abrangendo todo o território, mesmo como um projeto-piloto, demonstrativo das vantagens que poderiam advir dessa alteração de paradigma, contribuindo, designadamente, para assegurar a independência energética e a transição ecológica, no contexto das novas situações geopolíticas e do mercado da energia.</p> <p>Face ao exposto, acresce, manifestar o mais profundo desagrado, pela forma como esta primeira fase para a implementação do investimento do PRR RP-C21-i12 - Medida Reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos foi conduzida e conforme se descreve na presente pronúncia.</p> <p>Com os melhores cumprimentos, O Serviço dos Fundos Estruturais da Câmara Municipal de Alcochete.</p>
Resposta	<p>A pronúncia apresentada pelo candidato, embora pertinente, incide sobre as regras do procedimento constantes do aviso e não diretamente sobre o conteúdo do projeto de decisão. Por conseguinte, não se verificam fundamentos que justifiquem alterações à decisão proposta em audiência prévia com base na pronúncia.</p> <p>Conforme consta no ponto 1.4 do Aviso, o âmbito deste investimento foi alargado aos restantes territórios de Portugal Continental (com a criação da Categoria 2), mantendo-se o objetivo de apoiar operações com maior potencial de descarbonização.</p>



Resposta	<p>Nos termos do número 5.1 do aviso, “O grau de maturidade mínimo exigido para as operações na fase de apresentação de candidatura consiste na existência de peças preparatórias do(s) procedimento(s) de aquisição relativo(s) ao investimento mais relevante para a operação” e nos termos da alínea g) do número 10.1 do aviso, a correta instrução da candidatura implica a submissão de “Documento(s) que evidenciem o cumprimento do grau de maturidade exigido no ponto 5 do AAC, nomeadamente as peças do(s) procedimento(s) de contratação do investimento mais relevante a lançar para a operação (termos de referência, caderno de encargos, programa de concurso)”. Assim, dado que não foi apresentado nenhum dos documentos indicados na referida alínea durante a fase de apresentação de candidatura, nomeadamente termos de referência, caderno de encargos ou programa de concurso, a candidatura foi considerada indevidamente instruída por falta dos mesmos. A apresentação dos referidos documentos em fase de audiência prévia não determina, desta forma, a reapreciação da candidatura.</p>
----------	---



N.º candidatura	147
Entidade	Município de Peso da Régua
Pronúncia	<p>Estimados Senhores,</p> <p>No âmbito da análise à nossa candidatura ao Aviso para a Descarbonização dos Transportes Públicos, agradecemos a oportunidade de esclarecer os pontos levantados. Abaixo, apresentamos uma exposição detalhada dos itens destacados, acompanhada da documentação complementar, visando demonstrar a conformidade e a relevância da candidatura com os requisitos do Aviso.</p> <p>1. Alínea f) do Ponto 7.3 do Aviso - Fundamentação de Preços para Postos de Carregamento e Outras Despesas</p> <p>Referente à fundamentação dos preços dos postos de carregamento e das "outras despesas," esclarecemos o seguinte:</p> <p>Preços dos Postos de Carregamento e Instalação: Os valores apresentados para os postos de carregamento foram orçados com base em cotações de mercado, obtidas junto a fornecedores especializados, que refletem os preços vigentes para equipamentos desta natureza e suas instalações associadas. Cada posto de carregamento terá um custo detalhado conforme o seguinte:</p> <p>Carregador Trifásico 22 kW: € 6.500,00 (instalação incluída)  Carregador Trifásico 43 kW: € 11.000,00 (instalação incluída)  Cabo de Alimentação e Infraestrutura Elétrica de Suporte: € 3.500,00  Sistema de Ativação RFID e Contador Trifásico com Certificação MID: € 2.100,00</p> <p>O total estimado para os postos de carregamento, incluindo todos os componentes e a instalação, é de € 51.155,24 (valor elegível somente para um Posto, no total o valor 153.465,72 euros) . Desta forma todos os valores estão correctos, quer na memória descritiva, assim como no diagnóstico.</p> <p>Refere-se que os procedimentos de contratação está adaptados somente para uma unidade, mas que após aprovação da candidatura, o Município irá corrigir essa componente dos cadernos de encargo, visto que os mesmos estão adaptados para a aquisição da unidade.</p> <p>A mesma situação sucede com os autocarros. O valor elegível é de 270.000,00 euros por unidade, que é automaticamente multiplicado por 6. Os cadernos de encargos referem que o que o Município pretende 3 postos de carregamento e seis autocarros elétricos. Portanto não existe qualquer discrepância entre a Memória Descritiva e o Ficheiro Diagnóstico.</p> <p>Esses valores foram calculados com base em fornecedores de mercado e refletem os custos necessários para assegurar o funcionamento pleno e eficiente dos autocarros elétricos, cumprindo o objetivo da operação de descarbonização.</p> <p>Outras Despesas – Plano de Comunicação: A candidatura inclui um Plano de Comunicação estruturado, com o objetivo de sensibilizar a comunidade e promover a transição ecológica no âmbito dos transportes públicos. Destacamos que, conforme o entendimento da legislação e das diretrizes do Aviso, as despesas associadas ao Plano de Comunicação são consideradas não elegíveis em toda a sua componente. Estas despesas serão integralmente suportadas pelo Município de Peso da Régua, totalizando € 4.000,00, e destinam-se a cumprir as exigências de visibilidade e transparência do PRR, conforme o disposto no n.º 2 do artigo 34.º do Regulamento (UE) 2021/241, que impõe a publicitação dos investimentos financiados.</p> <p>2. Alíneas a) e h) do Ponto 10.1 e Alíneas b) e c) do Ponto 8.2 do Aviso – Documentação e Correspondência com os Anexos</p>

A análise menciona uma falta de correspondência entre a documentação justificativa dos custos de investimento e os anexos obrigatórios. A este respeito, gostaríamos de esclarecer:

**Memória Descritiva e Diagnóstico Energético:** A Memória Descritiva (Anexo I) e o Diagnóstico Energético (Anexo III) contêm uma descrição abrangente das especificações técnicas dos autocarros e postos de carregamento, bem como do desempenho energético esperado. Além disso, o cronograma de execução da operação está totalmente detalhado na Memória Descritiva, incluindo prazos de início e término para cada etapa:

**Procedimento de Contratação dos Autocarros Elétricos:** Previsto para iniciar em janeiro de 2025 e terminar em agosto de 2025, com um custo unitário de € 270.000,00 por autocarro, resultando em um total de € 1.620.000,00 para os seis veículos.

**Procedimento de Instalação dos Postos de Carregamento:** Planejado para iniciar em janeiro de 2025 e concluir em agosto de 2025, com um custo total de € 51.155,24.

**Ações de Comunicação e Marketing:** A serem realizadas em agosto de 2025, com um custo total de € 4.000,00 (integralmente suportado pelo município).

**Correspondência dos Custos:** Todos os custos apresentados para os autocarros e postos de carregamento estão suportados por orçamentos detalhados de fornecedores reconhecidos, os quais foram submetidos com a candidatura. A estimativa de custos dos autocarros considera veículos homologados pela categoria M3, classe I, com características de acessibilidade, sustentabilidade e segurança, totalmente alinhadas com os requisitos técnicos do Aviso.

### 3. Argumentação Jurídica e Conformidade com o Aviso

A candidatura do Município de Peso da Régua foi desenvolvida em estrita conformidade com o disposto no Aviso e nas orientações legais do PRR e do Regulamento (UE) 2021/241. Em particular, fundamentamos a conformidade da nossa candidatura com base nos seguintes preceitos:

**Princípio da Justificação e Transparência:** Conforme exigido pelo Aviso, o município apresentou uma justificação transparente e detalhada dos custos envolvidos, com base em preços de mercado e cotações de fornecedores. Estes elementos atendem ao disposto no ponto 7.3, alínea f), ao assegurar uma estimativa de custos fundamentada e realista.

**Princípio da Publicidade e Divulgação:** O artigo 34.º do Regulamento (UE) 2021/241 exige a visibilidade dos investimentos realizados com apoio do PRR. O Plano de Comunicação atende plenamente esta exigência, destinando-se a divulgar o impacto ambiental e social do projeto, em consonância com as metas de sustentabilidade e sensibilização previstas no PRR.

**Princípio da Igualdade e Coesão Territorial:** O projeto visa reduzir a disparidade no acesso a transportes sustentáveis em regiões de baixa densidade populacional, contribuindo para a coesão social e territorial. Este objetivo é coerente com os pilares do PRR, que enfatizam a igualdade de oportunidades e a mobilidade sustentável para todas as regiões, conforme o artigo 4.º do Regulamento (UE) 2021/241.

### 4. Importância do Investimento e Compromisso do Município

Este investimento representa uma inovação significativa para o Município de Peso da Régua, que ainda não realizou qualquer aplicação de capital em transporte elétrico desta natureza. A transição para uma frota de autocarros 100% elétricos constitui um avanço crucial na promoção de uma mobilidade urbana ecológica e eficiente, com impacto direto na qualidade de vida dos cidadãos. Este projeto não apenas assegura a modernização dos transportes, mas também estabelece um exemplo para outras regiões de baixa densidade populacional, promovendo a sustentabilidade ambiental e a conscientização pública sobre as práticas de mobilidade ecológica.

### 5. Consideração sobre a Execução do Projeto

	<p>Reiteramos que o Município de Peso da Régua ainda não iniciou qualquer execução associada ao projeto. A execução será estritamente condicionada à aprovação da candidatura e à liberação dos recursos solicitados. A nossa candidatura baseia-se em estimativas e projeções de mercado atuais, e todos os custos apresentados são preliminares e sujeitos à validação final após a aprovação.</p> <p>Conclusão</p> <p>Diante do exposto, reafirmamos que a candidatura apresentada cumpre integralmente os critérios e requisitos do Aviso, sustentada por documentação detalhada e fundamentação jurídica robusta. Solicitamos, portanto, a reconsideração da nossa candidatura, de forma a viabilizar um projeto inovador e de extrema importância para a mobilidade sustentável no concelho de Peso da Régua.</p> <p>Estamos à disposição para fornecer quaisquer documentos adicionais que possam ser necessários para a completa validação da candidatura e dos custos apresentados.</p> <p>Agradecemos a vossa atenção e aguardamos uma reconsideração favorável da nossa candidatura.</p>
Resposta	<p>A candidatura foi reapreciada, tendo-se decidido pela reversão da exclusão da candidatura, condicionada à não consideração da despesa não fundamentada, nomeadamente os custos com a aquisição de postos de abastecimento / carregamento e outras despesas.</p>

N.º candidatura	149
Entidade	A GIROMUNDO - VIAGENS E TURISMO LDA
Pronúncia	<p>Exmos. Srs,</p> <p>No âmbito da proposta de exclusão da nossa candidatura nº149, vimos pelo presente identificar os argumentos que entendemos permitirem corrigir os motivos indicados.</p> <p>Após análise do "Relatório Preliminar", os motivos de exclusão identificados foram:  "1- Não cumpre a alínea f) do ponto 7.2 do Aviso. O candidato não demonstra uma situação económico-financeira equilibrada:  - O candidato apresenta solvabilidade inferior a 1 no ano 2023."</p> <p>Atendendo à informação reportada na IES 2023, temos os seguintes valores:  Valor total Ativo: 2 257 265,75€  Valor total Passivo: 1 493 623,66€  Rácio de solvabilidade: 1,51  Assim, a solvabilidade no ano 2023 é superior a 1.</p> <p>"- O candidato apresenta liquidez geral inferior a 1 no ano 2023."  Valor total Ativo corrente: 1 117 596,39€  Valor total Passivo corrente: 603 349,64€  Rácio de liquidez geral: 1,85  Assim, a liquidez geral no ano 2023 é superior a 1.</p> <p>"2- Não cumpre a alínea m) do ponto 7.2 do Aviso. O candidato não apresentou comprovativo de inscrição na Plataforma SIGA."</p> <p>Conforme indicado em sede de pedido de esclarecimentos, "a GIROMUNDO – VIAGENS E TURISMO LDA é uma entidade privada, pelo que não se encontra inscrita na plataforma SIGA. O Município de Vieira do Minho encontra-se inscrito."</p> <p>Assim, face ao exposto, solicitamos, reversão dos motivos identificados para exclusão da candidatura.</p> <p>GIROMUNDO – VIAGENS E TURISMO LDA</p>
Resposta	<p>Em resposta ao ponto 1, relativamente à solvabilidade:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A solvabilidade para o ano 2023 foi apurada com base nos valores da declaração de IES, calculada como a razão entre o Total do capital próprio (de 763 642,09 €), e o Total do passivo (de 1 493 623,66 €). O resultado apurado foi uma solvabilidade de 0,51, que é inferior a 1.</li> </ul> <p>Em resposta ao ponto 1, relativamente à liquidez geral, foi corrigido o valor considerado para o ativo corrente, conforme a declaração de IES relativa a 2023 tendo-se recalculado o indicador e apurado uma liquidez geral de 1,85 para 2023:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A liquidez geral para o ano 2023 foi apurada com base nos valores da declaração de IES, calculada como a razão entre o Ativo corrente (de 1 117 596,39 €), e o Passivo corrente (de 603 349,64 €). O resultado apurado foi uma liquidez geral de 1,85.</li> </ul> <p>Relativamente ao ponto 2., em conformidade com o exposto no ponto 7.2.m) do presente Aviso, o candidato deve estar registado na plataforma SIGA, sendo este um dos critérios gerais de elegibilidade do candidato, aplicável por isso a todos os candidatos deste apoio. Em sede de pedido de esclarecimentos, foi solicitado comprovativo desta inscrição, sem que o candidato fornecesse o documento solicitado.</p> <p>Pelo exposto, apesar de o candidato demonstrar uma situação financeira mais equilibrada do que originalmente se considerou, mantém-se a proposta de exclusão da presente candidatura por não ter sido comprovada a inscrição na plataforma SIGA.</p>

N.º candidatura	150
Entidade	Município de Monção
Pronúncia	Ao abrigo do artigo 122.º do Código do Procedimento Administrativo (CPA), o Município de Monção vem por este meio emitir a sua pronúncia sobre a avaliação da candidatura n.º 150, tendo em consideração os elementos da Ficha de Avaliação, bem como do relatório preliminar da "Proposta de Decisão sobre as candidaturas, com data de 30 de outubro de 2024, disponíveis na Plataforma do Fundo Ambiental. Assim, o Município de Monção manifesta a sua discordância com a pontuação atribuída ao critério C4 – Racionalidade Económica (3 valores), tal como referido na página 16 do relatório. Em nosso entender, este critério deve ser valorado com a pontuação de 5 valores, tal como estabelecido no nosso dossiê de candidatura e confirmada na própria ficha de avaliação inscrita na plataforma do Fundo Ambiental. Conforme pronuncia em anexo
Resposta	<p>Após reapreciação da candidatura, foi corrigido o valor de poupança de emissões com base na quilometragem correta, tendo-se apurado uma classificação de 5 no critério C4 e tendo-se revisto a ordenação em função do resultado:</p> <p>Investimento total em autocarros limpos = 1 640 000,00 €  Emissões anuais dos autocarros Euro VI = 152,44 tCO2eq  Emissões anuais dos autocarros limpos = 0 tCO2eq</p> <p><math>C4 = \text{investimento total (€) em autocarros limpos} / (\text{emissões anuais (kgCO2eq) autocarros Euro VI} - \text{emissões anuais (kgCO2eq) autocarros limpos}) = 10,76 \text{ €/kgCO2eq}</math></p> <p><math>C4 \leq 15 \rightarrow</math> a pontuação atribuída é retificada para o valor de 5.</p> <p>Conforme consta no ponto 1.4 do Aviso, o âmbito deste investimento foi alargado aos restantes territórios de Portugal Continental (com a criação da Categoria 2), mantendo-se o objetivo de apoiar operações com maior potencial de descarbonização.</p>

N.º candidatura	160
Entidade	Município de Castelo Branco
Pronúncia	<p>No seguimento do Relatório Preliminar sobre a Proposta de Decisão Fundamentada do Aviso INVESTIMENTO RP-C21-i12: Descarbonização dos Transportes Públicos, o Município de Castelo Branco vem manifestar as suas preocupações relativamente aos critérios de avaliação adotados. O nosso município, inserido numa região de baixa densidade populacional, enfrenta desafios únicos na prestação de transporte escolar. A dispersão geográfica obriga a rotas longas e esparsas, resultando em elevados custos operacionais e dificultando a contratação de operadores de transporte. A candidatura ao Aviso de Investimento visava mitigar estas dificuldades, mas os critérios de seleção, focados em grandes investimentos e reduções acumuladas de CO2, favorecem claramente os municípios de maior densidade populacional, marginalizando os do interior.</p> <p>Esta abordagem reforça desigualdades, beneficiando as áreas urbanas em detrimento de regiões mais isoladas, contribuindo para o contínuo êxodo populacional e limitando o potencial de desenvolvimento sustentável. Os municípios do interior, com menor acesso a infraestruturas de suporte, como pontos de carregamento para veículos elétricos, ficam assim mais distantes da transição para uma mobilidade sustentável.</p> <p>Para promover uma coesão territorial mais justa, solicitamos que futuros avisos de financiamento considerem critérios que reflitam as realidades específicas dos municípios do interior, possibilitando um desenvolvimento mais equilibrado e sustentável em todo o país.</p> <p>Com os melhores cumprimentos,</p>
Resposta	<p>A pronúncia apresentada pelo candidato, embora pertinente, incide sobre as regras do procedimento constantes do aviso e não diretamente sobre o conteúdo do projeto de decisão. Por conseguinte, não se verificam fundamentos que justifiquem alterações à decisão proposta em audiência prévia com base na pronúncia.</p> <p>Conforme consta no ponto 1.4 do Aviso, o âmbito deste investimento foi alargado aos restantes territórios de Portugal Continental (com a criação da Categoria 2), mantendo-se o objetivo de apoiar operações com maior potencial de descarbonização.</p>

N.º candidatura	170												
Entidade	Comunidade Intermunicipal das Beiras e Serra da Estrela												
Pronúncia	<p>Ex.mos/as Senhores/as, A Comunidade Intermunicipal Beiras e Serra da Estrela, ao abrigo do artigo 122.º do Código do Procedimento Administrativo, vem pelo presente remeter em anexo o Ofício 307/2024 bem como relatório remetido pelo Fabricante relativamente às conversões do consumo de hidrogénio em condições e-SORT das viaturas propostas a financiamento.</p> <p>Face ao exposto, solicitamos a reversão da decisão de alteração do Critério C1 - Redução do Consumo de Energia (6kg/100km), mantendo a sua a pontuação em 5 pontos e o conseqüentemente mérito de 5 pontos, conforme proposto em candidatura, ficando esta classificada em 3º lugar da tabela de ordenação.</p> <p>Com os melhores cumprimentos,</p> <p>ANEXO: Ofício e Simulação de testes SORT do autocarro H2.City Gold 12m da empresa CaetanoBus (reproduz-se o ofício)</p> <p>Ex.mos/as Senhores/as, Serviços de Gestão do Fundo Ambiental</p> <table> <thead> <tr> <th>N/ Referência</th> <th>Data</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>EAT - BSE 307/2024</td> <td>13 de novembro de 2024</td> </tr> </tbody> </table> <p>Assunto: Contestação em sede de audiência prévia — Relatório preliminar da proposta de decisão fundamentada sobre as candidaturas (1.º ALTERAÇÃO).</p> <p>Ao abrigo do artigo 122.º do Código do Procedimento Administrativo, a Comunidade Intermunicipal das Beiras e Serra da Estrela vem pelo presente contestar o Relatório Preliminar sobre a Proposta de Decisão Fundamentada do Aviso INVESTIMENTO RP-C21-i12: Descarbonização dos Transportes Públicos.</p> <p>Da análise efetuada à Ficha de Avaliação da candidatura, verifica-se que foram tomadas algumas premissas e suposições erróneas e pouco fundamentadas na avaliação à candidatura, as quais influenciaram o mérito da candidatura, nomeadamente com a alteração do critério C1 — Redução do Consumo de Energia.</p> <p>De acordo com a proposta do Fabricante, bem como o relatório apresentado em sede de pedido de elementos adicionais, os consumos de energia elétrica em condições e-Sort são os seguintes:</p> <table> <thead> <tr> <th>Teste SORT</th> <th>Resultado (kKWh/km)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>e-SORT 1</td> <td>0,84</td> </tr> <tr> <td>e-SORT 2</td> <td>0,82</td> </tr> <tr> <td>e-SORT 3</td> <td>0,79</td> </tr> </tbody> </table> <p>Um teste de consumo e-Sort num autocarro refere-se a uma análise eletrónica do consumo de combustível ou energia de um veículo, normalmente registada e monitorizada em tempo real. Este tipo de teste é realizado através de um sistema de monitorização a bordo, que recolhe dados sobre o consumo energético durante o percurso do autocarro, fornecendo informações importantes para a otimização da eficiência e redução de custos operacionais, cujos principais objetivos são:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Análise de Consumo Energético por Trajeto: Registrar e comparar o consumo de combustível (em autocarros a diesel) ou de energia (em autocarros elétricos) em diferentes trajetos e condições de trânsito, para identificar padrões e avaliar a eficiência por percurso.</li> <li>- Identificação de Condições de Condução que Afetam o Consumo: Avaliar o impacto de fatores como aceleração, travagem e velocidade média no consumo energético, ajudando a identificar boas práticas de condução.</li> </ul>	N/ Referência	Data	EAT - BSE 307/2024	13 de novembro de 2024	Teste SORT	Resultado (kKWh/km)	e-SORT 1	0,84	e-SORT 2	0,82	e-SORT 3	0,79
N/ Referência	Data												
EAT - BSE 307/2024	13 de novembro de 2024												
Teste SORT	Resultado (kKWh/km)												
e-SORT 1	0,84												
e-SORT 2	0,82												
e-SORT 3	0,79												

	<p>- Monitorização em Tempo Real: Recolher dados em tempo real sobre o consumo, permitindo ajustar o desempenho do autocarro enquanto opera e identificar eventuais problemas no sistema.</p> <p>Ora, tendo em conta que os autocarros a hidrogénio são, na realidade, veículos elétricos, os testes e-SORT são expressos em kWh, pelo que é necessário fazer uma conversão de kWh de eletricidade para kg de hidrogénio.</p> <p>Para isso, consideramos o consumo real do motor em teste e-SORT no pior cenário (0,84 kWh/km), a eficiência da célula da viatura (varia entre 60% e 65% para o caso da Toyota FC Stack Gen2, pelo que consideremos 60%) bem como a energia do hidrogénio (33,33kWh/kg).</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Energia total necessária para percorrer 1 km: Energia total=0,84kWh/0,60 =1 4 kWh</li> <li>2. Consumo de hidrogénio por km: Consumo de hidrogénio = 1,4 kWh/ 33,33kWh/kg = 0,042kg/km</li> <li>3. Consumo de hidrogénio por 100km: Consumo em 100 km=0,042 kg/km x 100=4,2 kg</li> </ol> <p>Ora, se considerarmos os dados Sort fornecidos pelo Fabricante e considerando a pior eficiência da Célula de Hidrogénio, obtemos o consumo de 4,2kg de hidrogénio por cada 100km, bem abaixo dos 7,25 kg/100km proposto pelo Fundo Ambiental.</p> <p>Cumulativamente, foi solicitado ao fabricante das viaturas a hidrogénio a relação entre o consumo e-SORT em kWh o consumo real de Hidrogénio em e-Sort, tendo o mesmo apresentado os seguintes resultados:</p> <table border="0"> <tr> <td>Condições SORT</td> <td>Consumo H2 Kg/100km</td> </tr> <tr> <td>SORT1</td> <td>5,9</td> </tr> <tr> <td>SORT 2</td> <td>5,7</td> </tr> <tr> <td>SORT 3</td> <td>5,4</td> </tr> </table> <p>Dos resultados obtidos por parte do fabricante, verifica-se que mesmo para as piores condições, o consumo de Hidrogénio em condições e-SORT, mesmo no pior caso, é de 5,9kg/100km, valor abaixo do proposto pela CIMBSE na candidatura.</p> <p>Face ao exposto, solicitamos que a manutenção do C1 — Redução do Consumo de Energia (6kg/100km), mantendo, conseqüentemente, a pontuação de 5.</p> <p>Face ao exposto, solicitamos a reversão da decisão de alteração do Critério C1 - Redução do Consumo de Energia (6kg/100km), mantendo a sua a pontuação em 5 pontos e o conseqüentemente mérito de 5 pontos, conforme proposto em candidatura, ficando esta classificada em 3º lugar da tabela de ordenação.</p> <p>Agradecemos a atenção dispensada, aguardando feedback positivo da Vossa parte.</p> <p>Com os melhores cumprimentos, O Primeiro Secretário Executivo António José Dinis Miraldes (Dr.)</p>	Condições SORT	Consumo H2 Kg/100km	SORT1	5,9	SORT 2	5,7	SORT 3	5,4
Condições SORT	Consumo H2 Kg/100km								
SORT1	5,9								
SORT 2	5,7								
SORT 3	5,4								
Resposta	<p>O candidato apresentou proposta do autocarro a hidrogénio H2.City Gold Low-Floor 2-portas com informação técnica do fabricante indicando “O e.City Gold foi submetido a testes de consumo elétrico segundo a metodologia E-SORT (...)”, e apresentando os consumos SORT 1, SORT2 e SORT3, em kwh/100km, bem como a seguinte indicação: “Consumo de H<sub>2</sub> entre 6 a 8,5 kg/100km, dependendo da operação, velocidade média e climatização.” Em candidatura, o candidato adotou um consumo de 6kg/100km.</p> <p>Foi solicitado por duas vezes em sede de pedido de esclarecimentos que se apresentassem os testes SORT do veículo a hidrogénio para justificar os consumos apresentados.</p> <p>Em resposta, o candidato forneceu o relatório dos testes SORT efetuados ao autocarro e.City Gold (indicados em kwh/100km), bem como novamente a proposta do autocarro a hidrogénio com a informação técnica já citada acima.</p> <p>O consumo apresentado para o autocarro a diesel equivalente corresponde a um consumo médio, baseado na informação técnica do fornecedor submetida em sede de candidatura.</p> <p>Dado que o candidato não justificou a escolha do consumo mais baixo do intervalo apresentado pelo fabricante num cenário que em termos geográficos e climáticos não favorece os baixos</p>								

consumos dos veículos, e na ausência da informação adicional sobre os veículos que foi solicitada, sendo o consumo adotado para o autocarro a diesel equivalente um consumo médio, no sentido de garantir a comparabilidade entre o cenário de aquisição de veículo a hidrogénio e o cenário de aquisição do veículo a diesel, o Fundo Ambiental optou por considerar a média dos consumos de hidrogénio indicados pelo fornecedor, isto é  $(6+8,5)/2=7,25\text{kg}/100\text{km}$ .

Relativamente ao cálculo apresentado em audiência prévia, este baseia-se em consumos SORT apurados para o autocarro e *City Gold*, que não corresponde ao autocarro a adquirir, não tendo o candidato adicionalmente comprovado que se trate do mesmo motor. Este cálculo não consta da ficha técnica do autocarro nem de qualquer outro documento do fornecedor que tenha sido apresentado em sede de candidatura ou esclarecimentos.

O documento referente à simulação dos consumos de hidrogénio em circuitos SORT incluído na pronúncia não foi apresentado nem referido em sede de submissão de candidatura nem em sede de resposta a ambos os pedidos de esclarecimento. Adicionalmente, o fornecedor indica na ficha técnica consumos médios superiores aos que indica na simulação agora entregue.

Em respeito ao princípio da estabilidade procedimental, a audiência prévia destina-se à pronúncia dos interessados sobre os fundamentos da decisão proposta, não havendo lugar à junção de novos documentos que alterem ou modifiquem o conteúdo da candidatura ou proposta apresentada, uma vez que esta fase do procedimento visa exclusivamente assegurar o contraditório sobre o projeto de decisão.

Pelo exposto, o apuramento de mérito mantém-se.

N.º candidatura	177
Entidade	Município de Valença
Pronúncia	<p>Ex.mos Sr.s, vimos por este meio, proceder à nossa pronuncia sobre o âmbito da proposta de decisão fundamentada sobre as candidaturas relatório preliminar artigo 13º da portaria n.º 109/2024/1, de 18 de março procedimentos de análise, seleção e decisão das candidaturas datado 29/10/2024.</p> <p>No presente relatório é proferida decisão sobre a candidatura promovida pelo Município de Valença, onde consta: "1. Não cumpre o ponto 7.2 e a alínea c) do ponto 10.1 do Aviso – O candidato não apresentou Declaração de Compromisso (Anexo II) devidamente assinado. "</p> <p>Relativamente ao enunciado, apenas nos cumpre informar que, aquando da submissão da candidatura, foi anexada, declaração de compromisso em conformidade com o Anexo II, (cópia ipsi verbis dos moldes colocados em Aviso) e, devidamente assinada digitalmente, mais uma vez em consonância com o modelo de candidatura.</p> <p>Após a análise e pedidos de esclarecimentos, foi solicitado ao Município o envio de nova declaração de compromisso, tem seguido declaração em conformidade com a Anexo II do aviso, desta vez assinada manualmente e devidamente carimbada, e anexada em resposta ao pedido de esclarecimento em 26-08-2024.</p> <p>Remetemos em anexo, copias das duas versões das declarações Anexo II, devidamente assinadas, em anexo a este processo de audiência prévia.</p> <p>Solicitámos assim, a devida admissão e análise da candidatura e seu mérito.</p>
Resposta	<p>As declarações de compromisso enviadas, quer em sede de candidatura, quer em sede de esclarecimentos, quer em sede de pronúncia em audiência prévia, não cumprem a totalidade do conteúdo constante no Anexo II – Declaração de compromisso, do presente Aviso, nomeadamente no que se refere ao ponto 1.c) Tem a situação regularizada em matéria de reposições, no âmbito dos Fundos Europeus.</p> <p>Neste sentido, mantém-se a proposta de exclusão da presente candidatura.</p>

N.º candidatura	197
Entidade	Serviços Municipalizados de Transportes Colectivos do Barreiro
Pronúncia	<p>Exmos Senhores,</p> <p>Vêm os TCB apresentar a sua contestação nos documentos em anexo, cuja reprodução segue neste espaço:</p> <p>Exmo. Júri Aviso Investimento N.º 01/C21-i12/2024 Promovido por Fundo Ambiental</p> <p>Nos termos do disposto no artigo 121.º do Código do Procedimento Administrativo, vem os Serviços Municipalizados de Transportes Colectivos do Barreiro (SMTCB) contestar a ordenação das candidaturas, especificamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A admissão da candidatura da entidade Alsa Todi Metropolitana, Lda (ALSA TODI);</li> <li>• A admissão da candidatura da entidade Nex Continental Holding SL Sucursal em Portugal (NEX);</li> <li>• A valorização da candidatura da entidade SCOTTURB – Transportes Urbanos, Lda. (SCOTTURB).</li> </ul> <p><b>Da valorização da candidatura da entidade SCOTTURB – Transportes Urbanos, Lda.:</b></p> <p>A SCOTTURB não fundamenta o desempenho energético esperado entre Autocarro Limpo e Diesel EURO VI equivalente, limitando-se a indicar uma quantidade de quilómetros, numas determinadas linhas onde os autocarros iriam circular, sem apresentar a efetiva quilometragem prevista em cada uma delas.</p> <p>Uma simples análise dos quilómetros percorridos por cada linha da SCOTTURB, com a informação disponível em Relatório de Desempenho do Serviço Público de Transporte de Passageiros no Concelho de Cascais de 2023 (elaborado pelo Departamento de Autoridade de Transportes – Divisão de Regulação, Gestão e Monitorização de Serviço Público de Transporte de Passageiros), divulgado em junho de 2024 e disponível em <a href="https://www.cascais.pt/sites/default/files/anexos/gerais/new/relatorio_2023_vf_publica.pdf">https://www.cascais.pt/sites/default/files/anexos/gerais/new/relatorio_2023_vf_publica.pdf</a>, constata-se que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Os valores apresentados para circulação por autocarro estão muito acima do realmente executado, pois o operador partiu do princípio que todos os autocarros iriam circular na sua autonomia máxima, com 300 km diários, para chegar ao valor de 107.534 km anuais por viatura, o que não é possível pois as linhas apresentadas têm diferentes distâncias percorridas por autocarro, não existindo 20 rotas programadas com uma extensão exata até aos 300 km e isto assumindo que a eficiência de circulação de viatura é máxima, sem necessidade de recarregamento do Autocarro Limpo.</li> <li>• Verifica-se igualmente que as viaturas MIDI, atribuídas às linhas M10, M16, M19, M27 e M34 não têm capacidade para circularem todas as 11 viaturas aos fins de semana e feriados, face ao número reduzido de horários nestes períodos.</li> </ul> <p>Assim, somos em crer que os <u>valores de distâncias percorridas não estão devidamente justificados, resultam de meras intenções e não baseados em operações existentes, de questionável implementação futura, pelo que consequentemente a valorização da candidatura da SCOTTURB está sobrevalorizada.</u></p> <p><b>Das candidaturas da Alsa Todi Metropolitana, Lda e da Nex Continental Holding SL Sucursal em Portugal:</b></p> <p>Os SMTCB consideram as duas candidaturas apresentam quilómetros, elemento essencial no cálculo da redução de emissões de CO2, com impacto na avaliação da candidatura, baseados na autonomia máxima das viaturas e não suportados com base na operação atual, pelo que a pontuação da candidatura está sobrevalorizada.</p> <p>Igualmente <u>as candidaturas da ALSA TODI e da NEX devem ser consideradas de facto uma única candidatura, como adiante se demonstrará.</u></p>

A 19 de março de 2024 o Fundo Ambiental lançou o Aviso AAC N.º 01/C21-i12/2024 - Descarbonização dos transportes públicos, regulado pela Portaria n.º 109/2024/1 de 18/03/2024 – Regulamento do Sistema de Incentivo às Empresas «Descarbonização dos Transportes Públicos e demais legislação aplicável.

De acordo com o ponto 1.6 do Aviso AAC N.º 01/C21-i12/2024, "*este AAC é efetuado através de procedimento de concurso competitivo*".

Refere igualmente o Aviso AAC N.º 01/C21-i12/2024 na alínea f), ponto 7.2, que para elegibilidade dos beneficiários e das operações é exigido "*Não ter apresentado a mesma candidatura, no âmbito da qual ainda esteja a decorrer o processo [...]*";

Entre outras candidaturas entregues por várias entidades:

- A ALSA TODI apresentou a sua candidatura a 30/07/2024, tendo sido atribuído o n. de candidatura 237.
- A NEX apresentou igualmente a sua candidatura a 30/07/2024 a sua candidatura a 30/07/2024, tendo sido atribuído o n. de candidatura 256.

Os SMTCB consideram que as duas candidaturas acima referidas devem ser consideradas uma única candidatura, dado que ambas as entidades (ALSA TODI e NEX) são detidas maioritariamente pela mesma organização, neste caso a NEX CONTINENTAL HOLDINGS SLU com sede em Madrid, Espanha:

- Detendo 65% do capital social da ALSA TODI (ver Anexo II);
- Detendo a NEX a 100% (ver Anexo I) sendo esta uma sucursal da NEX CONTINENTAL HOLDINGS SLU;

Ou seja, a NEX CONTINENTAL HOLDINGS SLU define os termos da candidatura da sua sucursal NEX, assim como os termos da candidatura da ALSA TODI, o que lhe permite otimizar as candidaturas para obter o máximo benefício face às restantes candidaturas num aviso catalogado como competitivo.

Pode-se dizer que este domínio de decisão por parte da NEX CONTINENTAL HOLDINGS SLU é aparente e não real, contudo recorrendo por equivalência à Contratação Pública que tem como pilar principal a livre concorrência, segundo a Autoridade da Concorrência, (ver <https://www.concorrenca.pt/pt/combate-ao-conluio-na-contratacao-publica>) um dos indícios de conluio na contratação é Repartição de mercado onde "*empresas combinam um esquema de apresentação de propostas com o objetivo de repartir o mercado entre si. Esta repartição pode incidir sobre a carteira de clientes, o tipo de produtos/serviços ou a zona geográfica.*", por equivalência na obtenção de fundos.

Como cabe ao decisor avaliar e provar se existem fortes indícios de exercício do domínio, o Município do Barreiro alega que sim pelos seguintes motivos, para além do domínio de capital social com capacidade decisora acima referido.

Por equivalência recorrendo à legislação ligada à Contratação Pública e descrito no Guia do Combate ao Conluio da Autoridade da Concorrência, a comparação de propostas, deve-se estar atento quando propostas diferentes (dois supostos concorrentes) apresentam:

- *a mesma terminologia, em particular quando atípica;*
- *a mesma formatação, grafia [...];*

Ora consultando as memórias descritivas da ALSA TODI e da NEX, os pontos atrás são inteiramente aplicáveis, especificamente, mas não só, o tipo e tamanho de letra, a formatação das várias tabelas e de cronogramas, os mesmos parágrafos.

Pode-se questionar e defender o mero fortuito de memórias com o mesmo aspeto, mas o que dizer dos seguintes factos/coincidências:

- Documentos de suporte à candidatura:
  - ALSA TODI: apresenta as Faturas Proforma emitidas pela Green Urban Mobility a 19/04/2024 têm os números 8 e 7;
  - NEX: apresenta as Faturas Proforma emitidas igualmente pela Green Urban Mobility, igualmente a 19/04/2024 têm os números 3 e 4.
  - ALSA TODI: apresenta as Faturas Proforma 24001477 e 24001479 da firma OTOKAR dirigidas à pessoa da ALSA TODI Miguel Angelo Alonso Julia;
  - NEX: apresenta as Faturas Proforma 24000139 e 2400141 dirigidas à pessoa da NEX, que por coincidência ou são a mesma pessoa, também se chama Miguel Angelo Alonso Julia.

- Resposta de pedidos de esclarecimento à candidatura:
  - NEX: envia como anexos a Faturas Proforma 77 emitida a 11/09/2024 e novamente a Fatura Proforma 4 emitida em seu nome a 19/04/2024;
  - ALSA TODI: envia como anexos a Fatura Proforma 76 emitida igualmente a 11/09/2024 e a Fatura Proforma 4 emitida em nome da NEX com data de 19/04/2024

Para além de artigos científicos:

- *"Apresentação de Propostas, num mesmo procedimento concorrencial, por operadores económicos ligados entre si"* do Dr. Fernando Batista atualmente Presidente do IMPIC;
- *"A participação simultânea, num mesmo procedimento adjudicatório, de empresas que se encontram numa relação de domínio ou grupo e o princípio da concorrência"* da Dra. Joana Azeredo na Revista Electrónica de Direito de outubro de 2016.

Existe diversa jurisprudência (Acórdãos 123/17.7BELSB e 0123/17.7BELSB), onde a conclusão é a de que a esmagadora maioria dos arestos segue os ditames do Acórdão Assitur – Processo C-538/07 (que melhor analisaremos infra) no sentido de não haver qualquer limitação legal que impeça que dois ou mais por operadores económicos ligados entre si (empresas interligadas – em relação de grupo, ou "associadas" por qualquer forma), apresentem propostas no mesmo procedimento pré-contratual. ***Mas esses Acórdãos apontam para que essas propostas devam ser consideradas como violadoras da concorrência***, devendo, neste caso, serem todas elas excluídas com o fundamento no artigo 70.o, n.o 2, al. g), do CCP, atendendo aos ***"fortes indícios de atos, acordos, práticas ou informações suscetíveis de falsear as regras da concorrência"***.

#### **A JURISPRUDÊNCIA DO TJCE**

O Acórdão do TJCE que, indubitavelmente, constitui a referência primordial na matéria que ora analisamos, é o Acórdão C-538/07, Assitur, EU:C:2009:31721. Neste aresto, o então TJCE (hoje TJUE) decidiu, em resumo, que:

- as causas de exclusão dos concursos previstas no artigo 29.o da Diretiva n.o 92/50, de 18/6/1992, não eram taxativas, podendo os Estados Membros estabelecer outras causas capazes de permitir impedir a violação da concorrência;
- entre essas (outras) causas que podiam estabelecer, não podia, porém, figurar uma que excluísse sistematicamente empresas associadas entre si, pois que tal solução reduziria consideravelmente a concorrência;**
- tal exclusão, baseada na presunção inilidível de que do simples facto de as empresas se encontrarem associadas resulta concertação no âmbito do procedimento concursal, desrespeita o princípio da proporcionalidade, excetos e se demonstrar que houve tal concertação;**
- só através da análise concreta do comportamento dessas empresas no âmbito do concurso.**

Em síntese, e por outras palavras, este Acórdão determinou que é contrário ao direito comunitário uma disposição nacional que, embora prosseguindo os objetivos legítimos da igualdade de tratamento dos proponentes e da transparência no âmbito dos processos de adjudicação dos contratos públicos, instaure uma proibição absoluta, para as empresas entre as quais exista uma relação de domínio ou que estejam associadas entre si, de participar de forma simultânea e serem proponentes num mesmo concurso, sem se demonstrar que a dita relação teve influência sobre o seu comportamento respetivo no âmbito desse concurso.

Importa reter que no discurso fundamentador do Acórdão, diz-se que uma norma que proíba a participação simultânea de dois concorrentes "é destinada a afastar toda a potencial colusão entre os participantes num mesmo processo de adjudicação de um contrato público e a salvaguardar a igualdade de tratamento dos candidatos e a transparência do processo", mas há que ter em conta que num *"mercado interno único e de concorrência efetiva, é do interesse do direito comunitário que seja assegurada a maior participação possível de proponentes num concurso"* pelo que a previsão de tal norma *"reduziria consideravelmente a concorrência a nível comunitário"* e *"excede o que é necessário para alcançar o objetivo de assegurar a aplicação dos princípios da igualdade de tratamento e da transparência"*, sendo por isso violadora do princípio da proporcionalidade. Tendo em conta que a importância deste aresto na jurisprudência subsequente, não resistimos a recuperar mais uns excertos do excurso do mesmo. Salientamos o

	<p>disposto no seu ponto 31, segundo o qual "cabe sublinhar que os agrupamentos de empresas podem revestir formas e objetivos variáveis, e não (...).</p> <p>Os factos apresentados, dados das participações sociais e da existência de domínio, documentos da candidatura com semelhança elevada, documentos de um concorrente no processo do outro, mesmo trabalhador referido em ambos os concorrentes, <u>é razoável assumir a interdependência dos concorrentes</u> e viola o disposto no n.º 1 do Artigo 1.º A do CCP, que contém como princípio legal, o princípio da concorrência, o artigo 16.º n.º 1 do CCP, e decorrente da jurisprudência maioritária em Portugal, decorrente do TJCE - Acórdão C-538/07, Assitur, e do Acórdão C-531/16, Šiauliai regiono atlieku tvarkymo centra, onde o TJUE produziu jurisprudência, nomeadamente (...):</p> <p><b><i>iii. a entidade adjudicante, quando disponha de <u>elementos que ponham em causa o carácter autónomo e independente das propostas apresentadas por certos proponentes (...); e</u></i></b></p> <p><b><i>iv. caso se conclua que as propostas não são autónomas e independentes, o <u>direito comunitário opõe-se à adjudicação do contrato aos concorrentes que tenham apresentado tais propostas.</u></i></b></p> <p>Face ao acima exposto pede-se a reapreciação da candidatura da SCOTTURB, assim como a exclusão das candidaturas da ALSA TODI e da NEX.</p> <p>Pede deferimento,</p> <p>Frederico Rosa Presidente Serviços Municipalizados de Transportes Colectivos do Barreiro</p> <p>ANEXOS: Pronúncia acima reproduzida e certidões de registo das empresas NEX e Alsa Todi</p>
Resposta	<p>No que diz respeito à produção quilométrica indicada pela Scotturb, este candidato, como todos os outros concorrentes, forneceu estimativas baseadas nos parâmetros definidos no Caderno de Encargos, com base no número de linhas, horários e trajetos previstos, os quais são públicos e verificáveis. O cálculo da quilometragem é, assim, verificado face ao contratualizado pela autoridade de transportes, neste caso, o Município de Cascais.</p> <p>Adicionalmente, é importante notar que, como indicado no Aviso, a poupança de emissões calculada com base na produção quilométrica indicada pelo candidato constitui um indicador da candidatura que deverá ser reportado anualmente, e ao qual o candidato fica vinculado, caso seja selecionado para financiamento.</p> <p>No que diz respeito à pronúncia do candidato Serviços Municipalizados de Transportes Colectivos do Barreiro, referente às candidaturas da Alsa Todi Metropolitana, Lda. e da Nex Continental Holding SL Sucursal em Portugal, com vista à sua exclusão, somos do entendimento que a mesma não merece provimento pelas seguintes razões:</p> <p>1º O Aviso N.º 01/C21-i12/2024, apesar de se ser um procedimento competitivo, não se trata de um procedimento concursal que se enquadra no âmbito do Código dos Contratos Públicos, mas sim que se rege por regras próprias, as previstas no mencionado Aviso, pelo que toda a argumentação, doutrina e jurisprudência invocada naquela pronúncia não tem qualquer aplicação no caso concreto.</p> <p>2º Da documentação junta pela Alsa Todi Metropolitana, Lda. e pela Nex Continental Holding SL Sucursal em Portugal, resulta que ambas as candidatas em questão são elegíveis, uma vez que se trata de pessoas coletivas distintas, com personalidade e capacidade jurídica distintas, bem como cumpriram com todos os requisitos previstos nos pontos 3 e 7 do Aviso em apreço.</p> <p>Assim sendo, não existem fundamentos para a exclusão das candidaturas da Alsa Todi Metropolitana, Lda. e da Nex Continental Holding SL Sucursal em Portugal.</p>

N.º candidatura	200
Entidade	Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M, S.A
Pronúncia	<p>Exmos. Srs. Fundo Ambiental</p> <p>I. Introdução No âmbito da análise ao Relatório Preliminar emitido pelo Fundo Ambiental, do qual resulta a proposta de decisão sobre as candidaturas apresentadas ao financiamento resultante do Aviso de Abertura de Concurso (AAC) N.º01/C21-i12/2024 - Descarbonização dos transportes públicos, publicado a 19/03/2024 e posteriormente republicado a 30/04/2024, com as alterações introduzidas ao seu n.º 9.1: alterada a data de encerramento do aviso, de 2 de maio de 2024 para 31 de julho de 2024, a Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M, S.A (doravante abreviadamente designada «CARRIS»), vem, na qualidade de candidata ao referido financiamento, exercer o seu direito de pronúncia, em sede de audiência prévia, nos termos e para os efeitos previstos no disposto no artigo 121.º e seguintes do Código do Procedimento Administrativo.</p> <p>II. Considerações sobre o Relatório Preliminar Na sequência da análise ao referido -Relatório Preliminar emitido pelo Fundo Ambiental, resulta claramente que foram aplicadas indevidamente regras e critérios constantes do Aviso em causa e supletivamente, do regime estabelecido na Portaria n.º 109/2024/1, de 18 de março, que "Aprova o Regulamento do Sistema de Incentivo às Empresas «Descarbonização dos Transportes Públicos», inserido no investimento RP-C21-i12 — medida reforçada: descarbonização dos transportes públicos, do Plano de Recuperação e Resiliência».</p> <p>Senão atente-se:</p> <p>1. Do Cálculo do Montante a Financiar:</p> <p>a) Na candidatura apresentada pela CARRIS, nomeadamente, no seu Anexo III, o valor global de investimento é de €18.850.000,00. Ora, aplicado a este montante o limite de financiamento unitário por veículo de €270.000,00, estabelecido no Aviso, conclui-se, tendo em conta que os autocarros elétricos candidatados são 44 e adicionando-lhe o montante de, €120.000,00 em despesas de comunicação, que o valor total a financiar é de €12.000.000.</p> <p>b) Sucede, porém, que para nosso espanto verificamos que na Tabela de Ordenação das Candidaturas, que consta do ponto 5 do Relatório Preliminar, figura um valor a financiar de somente €10.904.767. Mais: não só não se compreende como foi determinado este valor, como também não constam dos Relatório os elementos de facto que nos permitam aferir da bondade do valor apontado.</p> <p>Assim sendo, não nos é possível compreender e validar o valor apurado, pelo que vimos por este meio, desde já, solicitar o esclarecimento da forma como foi calculado este valor, não só que concerne à candidatura da CARRIS, mas também naturalmente no que respeita às restantes candidaturas, de modo, a podermos analisar convenientemente a ordenação que foi feita das mesmas.</p> <p>A este propósito não podemos deixar de invocar o vício gerado pela falta fundamentação supra referida. Com efeito, como bem sabem os actos administrativos devem nos termos do disposto nos arts. 152.º e 153.º do CPA, ser fundamentados sempre que neguem, extingam, restrinjam ou afetem por qualquer modo direitos ou interesses legalmente protegidos, como patentemente sucede no caso em apreço.</p> <p>Por fundamentação entende-se a enunciação explícita das razões ou motivos que conduzam a entidade administrativa à prática do ato, ou seja, devem ser enunciadas as premissas de facto, mas também de direito, nas quais a respetiva decisão administrativa assenta.</p> <p>Com efeito, nos termos do Acórdão do Supremo Tribunal Administrativo de 18.11.2004, proferido no âmbito do processo n.º 1431/02, disponível em <a href="http://www.dgsi.pt">www.dgsi.pt</a>, a fundamentação deve ser "expressa, através da sucinta exposição dos fundamentos de facto e de direito da decisão", pelo que "o acto só está fundamentado quando, pela motivação aduzida, se mostra apto a revelar a um destinatário normal as razões de facto e de direito que determinaram a decisão, habilitando-</p>

o a reagir eficazmente pelas vias legais contra a respetiva lesividade, caso com a mesma se não conforme".

Neste mesmo sentido, declara-se no Acórdão do Tribunal Central Administrativo Norte de 08.05.2008, proferido no processo n.º 00044/06.9BEPRT, também disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt), que "a fundamentação só é suficiente quando permite a um destinatário normal aperceber-se do itinerário cognoscitivo e valorativo seguido pelo autor do acto".

De resto, como muito bem nota o Acórdão do Tribunal Central Administrativo Norte de 11.01.2013, proferido no processo n.º 01772/07.7BEPRT, também disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt), para além de constituir um direito subjetivo do administrado, o dever de fundamentação mostra-se essencial ao cumprimento do dever de Boa Administração, traduzindo-se na necessidade de realização de uma efetiva ponderação da matéria em questão.

Ora, como bem se viu, o júri do procedimento não elencou as razões, de facto e de direito, que o levam a atribuir à CARRIS o financiamento de apenas €10.904.767, ao invés dos €12.000.000,00, o que acarreta o vício de falta de fundamentação, bem como o vício de violação do direito de audiência prévia, conducente à anulabilidade da decisão que vier a ser proferida, a final.

Não se pode ignorar que o direito de audiência, consagrado no art. 121.º, n.º 1, do CPA, constitui uma concretização do direito constitucional de participação dos cidadãos na formação das decisões ou deliberações da Administração Pública que lhe digam respeito, visando assegurar uma tutela preventiva contra qualquer lesão dos seus direitos ou interesses legalmente protegidos.

A participação procedimental constitui, pois, um imperativo estruturante da atividade administrativa, imposto pela Constituição, no art. 267.º, n.º 5, e é concretizada, no que respeita à participação dos interessados, na formação das decisões administrativas que lhes respeitem, nos arts. 121.º e seguintes do CPA.

Ora, o direito a ser ouvido, que se concretiza mediante a audiência prévia no art. 121.º do CPA, deve consistir na possibilidade concedida ao interessado de participação útil e efetiva no procedimento.

Por isso, tem de consistir na possibilidade real de apresentar factos, motivos, argumentação e razões susceptíveis de constituir, tanto uma cooperação para a decisão, como também elementos de um controlo preventivo por parte do particular em relação à Administração.

Neste caso, a impossibilidade de serem alcançadas as razões de facto e de direito que conduziram à restrição do financiamento que se tenciona conceder à CARRIS, impede-a de exercer cabalmente o direito de audiência prévia, contestando a forma de cálculo do financiamento que se projecta conceder-lhe, por um lado, e, por outro, impede-a de sindicar a legalidade dos financiamentos que são atribuídos aos restantes candidatos.

Numa palavra, a falta de fundamentação comprometeu o direito de audiência, situação também ela geradora de anulabilidade do ato, nos termos do art. 163.º do CPA.

## 2. Ordenação das candidaturas de acordo com o ponto 12.8 do Aviso.

Sem conceder, relativamente à questão formal supra invocada, importa referir que, nos termos da Tabela de Ordenação das Candidaturas existem 9 candidaturas (no que respeita à Categoria 1), que apresentam a classificação máxima em todos os critérios de avaliação.

Perante esta situação, e havendo necessidade de proceder ao desempate das mesmas, o Júri optou, conforme consta do n.º 5 do Relatório Preliminar aplicar como o critério de desempate último "por ordem decrescente do total de emissões anuais evitadas pela operação".

Ora, de acordo com o estabelecido no ponto 12.8. do Aviso: "No caso de, após terminada a avaliação das candidaturas e aplicados os critérios de desempate, não ter sido possível desempatar uma ou mais candidaturas, aplica-se um critério de desempate adicional – o total de emissões anuais (kgCO<sub>2</sub>eq) evitadas pela operação – para hierarquizar as candidaturas empatadas, ficando em lugar superior as que adquirem maior número de autocarros limpos."

Sucede que, efetivamente, as candidaturas empatadas cumprem alegadamente o critério do total de emissões anuais evitadas pela operação (tonCO<sub>2</sub>eq) – critério C2 (adiante se discutirá se efetivamente todas as referidas cumprem este requisito), mas todas elas apresentam valores diferentes no que concerne ao número de autocarros limpos a adquirir.

	<p>Com efeito, a CARRIS propõe-se adquirir 44 autocarros limpos, ou seja, de todas as candidaturas em causa a sua é a que apresenta o quarto maior número de autocarros a adquirir.</p> <p>Assim sendo, da aplicação estrita do critério de desempate expressamente mencionado no Aviso, resulta inequivocamente que a candidatura deveria classificada em 4.º lugar na ordenação das candidaturas da categoria 1 e não em 8.º como, certamente por lapso, é mencionado no Relatório Preliminar.</p> <p>3. Cálculo das emissões anuais (kgCO2eq) evitadas</p> <p>Por último, da análise possível, face aos elementos facultados no processo, ao Anexo III das diferentes candidaturas, verifica-se que existe uma acentuada variação na estimativa do número anual de quilómetros percorridos por autocarro, o que tem forte impacto no cálculo da redução das emissões de CO2. Se por um lado, seria já de esperar que a inclusão deste indicador penalizasse os operadores com um serviço mais capilar e urbano (por terem tendencialmente velocidades comerciais mais baixas), o facto de todas as candidaturas terem uma realidade operacional semelhante (i.e. dentro de áreas metropolitanas) e mesmo assim se constatar a presença de valores tão distintos suscita questões acerca do rigor e objetividade dos valores apresentados pelas diferentes candidaturas.</p> <p>Torna-se, pois, imperioso dispor de mais informações que permitam aferir os fundamentos dos valores apresentados, desde logo, se estas distâncias serão efetivamente percorridas pelos autocarros a adquirir. Assim como, importa clarificar se o valor referente à "Utilização anual" constante do «Anexo III, Frota e Desempenho Energético», se refere aos quilómetros que vão ser percorridos pelos autocarros limpos a adquirir (tendo sido esta a interpretação da CARRIS) ou, ao invés, aos quilómetros percorridos pelos autocarros a gásóleo que atualmente operam (interpretação que não se pode aceitar).</p>
<p>Resposta</p>	<p>1. Foi disponibilizada a todos os candidatos através da plataforma do Fundo Ambiental a respetiva ficha de avaliação, que descreve a análise realizada e justifica com detalhe os custos considerados, os indicadores da candidatura, a classificação, as conclusões e as condicionantes à decisão.</p> <p>A notificação relativa à publicação do Relatório Preliminar e abertura da respetiva audiência prévia enviada a todos os candidatos a 29/10/2024 informava acerca da disponibilização da ficha de avaliação no seu primeiro parágrafo: "Informam-se os interessados que a avaliação da candidatura está concluída e disponível para consulta, no formulário de candidatura (separador "Ficha de Avaliação"), na Plataforma do Fundo Ambiental (..)".</p> <p>Efetivamente, ao abrir a candidatura na plataforma do Fundo Ambiental para consulta do relatório preliminar, surge aos candidatos o separador "Ficha de Avaliação" onde se encontra, entre outros, a secção "Análise de elegibilidade de despesa" da qual consta a justificação para a despesa considerada. Reproduz-se parcialmente nesta resposta a referida secção da ficha de avaliação do candidato:</p> <p>"Para a tipologia A de veículos (Elétrico), o candidato apresenta um valor por autocarro limpo de 470.000 € e um valor por autocarro equivalente que cumpre a norma Euro VI de 170.000 €, sendo a diferença de 300.000 € superior ao máximo a financiar por autocarro, pelo que o financiamento será pelo valor máximo, de 270.000€ por autocarro limpo.</p> <p>Para a tipologia A:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- O candidato apresenta Proposta Comercial, n.º PC.122B2024, de 4/2024, do fornecedor Oceântia, indicando um custo unitário do autocarro limpo a adquirir de 470.000 €.</li> <li>- O candidato apresenta PC.1222024 de 4/2024, do fornecedor Oceântia, indicando um custo unitário do autocarro equivalente Euro VI a adquirir (que se considerou equivalente por apresentar lotação e comprimento suficientemente aproximados) de 170.000€.</li> </ul> <p>Para a tipologia B de veículo (Elétrico), o candidato apresenta um valor por autocarro limpo de 340.000€, que não foi considerado, dado que não foi apresentada documentação de suporte. Foi apresentada uma proposta de 270.000€, que constitui o valor a considerar por cada autocarro de tipologia B. Para a tipologia B, o candidato apresenta um valor por autocarro equivalente que cumpre a norma Euro VI de 69.990 €, sendo o valor máximo a financiar por autocarro limpo de 200.010 €, que cumpre o limite de 270.000 € por autocarro elétrico.</p>

Para a tipologia B:

- O candidato apresenta Proposta Comercial, n.º PC.122B2024, de 4/2024, do fornecedor Oceântia, indicando um custo unitário do autocarro limpo a adquirir de 270.000 €.

- O candidato apresenta PC.1222024 de 4/2024, do fornecedor Oceântia, indicando um custo unitário do autocarro equivalente Euro VI a adquirir (que se considerou equivalente por apresentar lotação e comprimento suficientemente aproximados) de 69.990€.

A despesa total elegível em veículos, para o(s) 44 veículo(s) a adquirir (29 da tipologia A, 15 da tipologia B) resulta em 10.830.150€.

(...)

O candidato apresenta as Faturas N.º 2023.1.002178, 2023.1.002180, 2023.1.002179, 2023.1.002398, 2023.1.002176, 2023.1.002396, de 20/10/2023 e 31/10/2023, da empresa Nova Expressão - Planeamento de Media e Publicidade, S.A., relativas a despesas de comunicação, das quais se apuraram 74.617 € de outras despesas elegíveis. Relativamente ao meio Televisão, em esclarecimento, solicitam 20.000€; em documentos justificativos, apresentam 9.033,76+12.730,04€=21.763,80€, pelo que se consideram os 20.000€ justificados. Relativamente ao meio Internet, em esclarecimento, solicitam 40.000€; em documentos justificativos, apresentam 4.630,06+6.532,03+26 299,82€=37.461,91€, pelo que se consideram justificados 37.461,91€. Relativamente ao meio Exterior, em esclarecimento, solicitam 25.000€; em documentos justificativos, apresentam 17.155,23€, pelo que se consideram justificados 17.155,23€.”

Adicionalmente, o candidato exerceu o seu direito à consulta do processo, tendo comparecido nas instalações do Fundo Ambiental no dia 12/11/2024 pelas 10h, não tendo solicitado nessa sede a consulta de qualquer documento adicional de fundamentação do montante considerado elegível para a sua candidatura.

2. Nos termos do número 12.8 do aviso, às candidaturas empatadas o Fundo Ambiental aplicou um critério de desempate adicional – “o total de emissões anuais (kgCO<sub>2</sub>eq) evitadas pela operação”. Subsequentemente, caso persistisse o empate, iria desempatar as candidaturas ainda empatadas pelo número de autocarros limpos a adquirir (ficando em lugar superior as que adquirissem maior número de autocarros limpos). No entanto, foi possível desempatar a totalidade das candidaturas pelo critério das emissões anuais evitadas, o que se coaduna com o objetivo do aviso, nomeadamente, e conforme o número 1.4, “o apoio a operações com maior potencial de descarbonização (...) e a maximização das emissões evitadas”, pelo que não foi necessário aplicar o critério subsequente.

3. A tabela do separador “Frota\_Desempenho\_Energético” do Anexo III solicita, de facto, a utilização anual do autocarro limpo a adquirir que deve ser declarada pelo candidato, que no total dos autocarros a financiar não pode exceder a produção quilométrica contratualizada pela autoridade de transportes, e que servirá de base para calcular, entre outros, as metas de poupança energética e de emissões a que o candidato se vinculará na operação anual dos veículos limpos financiados, caso seja selecionado para financiamento.

N.º candidatura	201
Entidade	TST - Transportes Sul do Tejo, SA
Pronúncia	<p>Em sede de audiência prévia, junto pronuncia e respetivos anexos, conforme segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TST_2024_11_19_Cand_201_audiência_prévia -Pronuncia em sede de audiência prévia;</li> <li>• Procuração Jorge Azevedo e Fernando Epifânio – Procuração efetuada pelos Administradores;</li> <li>• Doc nº1 – Carta Conforto DAN Public Transportation, LTD;</li> <li>• Doc nº2 - Carta Conforto Transgrup XXI S.L.U;</li> <li>• Doc nº3 – Declaração TML;</li> <li>• Doc nº4 – Ata reunião TML/TST de 27 de fevereiro de 2024;</li> <li>• Doc nº5 – Ata reunião TML/TST de 05 de março de 2024;</li> <li>• Doc nº6 – Ata reunião TML/TST de 12 de março de 2024;</li> <li>• Doc nº7 – Balanço e DR Intercalares;</li> <li>• Docnº8 – Relatório PWC.</li> </ul> <p>Melhores cumprimentos</p> <p>(reproduz-se o documento da pronúncia)</p> <p style="text-align: right;">FUNDO AMBIENTAL Rua de "O Século", n.º 63 – 3.º andar 1200-433 Lisboa</p> <p><i>Via plataforma eletrónica.</i></p> <p><b>Assunto:</b> <u>Candidatura n.º 201, apresentada no âmbito do investimento RP-C21-i12 – Descarbonização dos Transportes Públicos, da Componente C21, do Plano de Recuperação e Resiliência – apresentação de pronúncia em sede de audiência prévia.</u></p> <p style="text-align: right;">Almada, 19 de novembro de 2024</p> <p><b>T.S.T. – TRANSPORTES SUL DO TEJO, S.A.</b>, com o número único de pessoa coletiva e de matrícula 503 344 451, com sede na Rua Marcos de Portugal, Laranjeiro 2810-260 Almada (doravante apenas T.S.T. ou Requerente), candidata ao concurso referente ao investimento <i>supra</i> identificado, notificada do Relatório Preliminar, vem, nos termos do artigo 121.º e seguintes do Código do Procedimento Administrativo, apresentar a sua pronúncia em sede de audiência prévia, quanto ao teor do Relatório Preliminar, o que faz com os seguintes fundamentos:</p> <p><b>A) PONTO PRÉVIO:</b></p> <p style="text-align: center;">1.º</p> <p>De acordo com o disposto no n.º 2 do artigo 122.º do Código do Procedimento Administrativo (doravante CPA), “a notificação [para a audiência prévia] fornece o projeto de decisão e demais <b><u>elementos necessários para que os interessados possam conhecer todos os aspetos relevantes para a decisão, em matéria de facto e de direito, indicando também as horas e o local onde o processo pode ser consultado</u></b>” (sublinhado nosso).</p> <p style="text-align: center;">2.º</p> <p>Com efeito, os interessados têm o direito de consultar o processo administrativo que está na base do projeto de decisão que lhes foi notificado, no prazo para apresentação</p>

de pronúncia em sede de audiência prévia, bem como o direito de conhecer todos os aspetos relevantes para o projeto de decisão, em matéria de facto e de direito.

3.º

Por mensagem de correio eletrónico de 31/10/2024, a Requerente solicitou um *“agendamento para consulta dos elementos do procedimento da candidatura ao investimento RP-C21-i12”*.

4.º

A referida consulta foi agendada para o dia 07/11/2024, pelas 11H00.

5.º

Por mensagem de correio eletrónico de 06/11/2024, a Requerente informou o FUNDO AMBIENTAL que *“pretende fazer uso da integral extensão do seu direito de acesso à informação administrativa, previsto no artigo 83.º do Código do Procedimento Administrativo, através da obtenção de cópias não certificadas de alguns documentos constantes do processo administrativo, mediante o pagamento das importâncias que forem devidas. Pelo que, desde já se requer a V. Exas. se dignem disponibilizar, no dia da consulta, os necessários meios materiais para o efeito.*

*No caso de as referidas cópias não serem disponibilizadas no próprio dia, por carecerem de um Despacho que não possa ser de imediato proferido, a candidata entende que o prazo para a apresentação de uma pronúncia ao abrigo do direito de audiência prévia se manterá suspenso, até à integral disponibilização das cópias dos documentos a solicitar. Requer-se a V. Exas. se dignem confirmar que este entendimento está correto. Ao abrigo de um princípio de colaboração e de transparência, a candidata T.S.T. - Transportes Sul do Tejo, S.A. informa, ainda, que, atendendo ao volume dos documentos que se prevê que componham o processo administrativo, referente à tramitação do procedimento concursal, se estima que a consulta poderá não ficar concluída no período de uma hora”*.

6.º

Os representantes da Requerente compareceram, no citado dia, à hora marcada, na sede do FUNDO AMBIENTAL, para consultar o processo administrativo.

7.º

Nesse dia, os representantes do FUNDO AMBIENTAL informaram a T.S.T. de que o tempo de consulta seria limitado e não seria fornecida qualquer cópia dos documentos constantes do processo administrativo.

8.º

Sucedem que, o processo administrativo é muito vasto e complexo: cada candidatura apresentada contém diversos documentos, a que acrescem os documentos juntos nos sucessivos pedidos de esclarecimentos solicitados pelo FUNDO AMBIENTAL aos candidatos.

9.º

No cômputo global, o processo administrativo conta com largas dezenas de documentos, alguns dos quais carecem de uma análise cuidada, como os documentos de natureza financeira, ou as memórias descritivas das candidaturas.

10.º

Através da referida consulta, a Requerente apercebeu-se, ainda, que existiam, no processo administrativo, diversos documentos administrativos, elaborados pelos serviços do FUNDO AMBIENTAL, designados por *“pareceres”*, que continham a análise e avaliação das candidaturas apresentadas.

**11.º**

Os referidos documentos contêm, naturalmente, aspetos relevantes para o projeto de decisão, em matéria de facto e de direito, nomeadamente, no que respeita (i) à atribuição da pontuação a cada uma das candidaturas apresentadas, e (ii) ao projeto de decisão de admissão das candidaturas, por se julgarem verificados os critérios de elegibilidade dos candidatos e das operações.

**12.º**

Sucedo que, o tempo de consulta concedido pelo FUNDO AMBIENTAL mostrou-se manifestamente insuficiente para a Requerente recolher todas as informações que reputou necessárias, em relação à sua candidatura e às candidaturas apresentadas pelos restantes candidatos, com vista ao cabal exercício do seu direito de audiência prévia.

**13.º**

Pelo que, no próprio dia 07/11/2024, a Requerente solicitou, através de duas mensagens de correio eletrónico, que lhe fosse remetido o parecer relativo à sua candidatura e os pareceres *“do Fundo Ambiental às candidaturas por nós, hoje, vistas, tendo em consideração que se trata de um parecer do Fundo Ambiental a dados passíveis de consulta:*

- *Nº 237 - Alsa Todi Metropolitana de Lisboa, Lda.*
- *Nº 256 - NEX CONTINENTAL HOLDING SL SUCURSAL EM PORTUGAL*
- *Nº 285 - Barraqueiro Transportes, S.A.*
- *Nº 248 - SCOTTURB - TRANSPORTES URBANOS LDA”.*

**14.º**

Foi concedida uma cópia do parecer referente à candidatura apresentada pela Requerente, pelo FUNDO AMBIENTAL, no dia 08/11/2024.

**15.º**

Todavia, por mensagem de correio eletrónico de 08/11/2024, o FUNDO AMBIENTAL comunicou à Requerente *“que o fornecimento de documentos de terceiros, só poderá ser assegurado em determinadas condições e mediante parecer do responsável da Proteção de dados, dado conter informações de carácter confidencial, à semelhança dos restantes documentos que integram as candidaturas visadas”.*

**16.º**

No mesmo dia 08/11/2024, a Requerente reiterou o seu pedido de acesso à documentação em causa, sustentando, em suma, que (i) a informação solicitada não se trata de informação confidencial ou que contém dados pessoais; (ii) a Requerente já tinha tido oportunidade de consultar presencialmente a referida documentação, tirando as notas que entendesse; (iii) a informação apenas era solicitada, porque os serviços de Gestão do Fundo Ambiental entenderam limitar o tempo de consulta do processo administrativo, o que impediu que se conseguisse retirar dos documentos as informações necessárias; (iv) a existência de dados pessoais dos representantes dos candidatos (ou de terceiros) nos documentos não pode fundamentar a recusa de acesso à informação administrativa, devendo, apenas, expurgarem-se todos os dados pessoais que se entenda que carecem de proteção; e (v) a documentação em causa, por se referir a um parecer de análise das candidaturas, constitui, na realidade, a fundamentação do projeto de decisão notificado à T.S.T., constante do Relatório Preliminar, pelo que já lhe deveria ter sido notificada anteriormente.

**17.º**

No dia 11/11/2024, o FUNDO AMBIENTAL comunicou à Requerente que a consulta “*não implica o envio de cópias por via eletrónica ou qualquer outra forma remota, especialmente quando a consulta já foi concedida presencialmente. Em respeito aos procedimentos internos de segurança e confidencialidade dos documentos, o seu envio não está contemplado. Ademais, o acesso presencial aos documentos cumpriu o direito de acesso à informação, considerando-se ser desnecessária uma disponibilização adicional.*”.

18.º

A Requerente não se pode conformar com o citado entendimento.

19.º

Não só o acesso presencial aos documentos não cumpriu o exercício cabal do direito de acesso à informação da Requerente, em face da limitação temporal imposta pelos serviços, como, naturalmente, o direito de acesso à informação administrativa compreende, nos termos do n.º 3 do artigo 83.º do CPA, “*mediante o pagamento das importâncias que forem devidas, [o direito] de obter certidão, reprodução ou declaração autenticada dos documentos que constem dos processos a que tenham acesso*”.

20.º

Acresce que, sendo o direito de apresentação de uma pronúncia em sede de audiência prévia um direito da Requerente, esta é a única a quem cabe decidir, nos limites legais, qual a informação que reputa necessária à elaboração da sua pronúncia (e não a entidade gestora).

21.º

No mais, os procedimentos internos das entidades públicas, por terem, no limite, uma natureza regulamentar, devem obediência à lei, que lhe é hierarquicamente superior, não podendo dispor em contrário dos comandos que emanam diretamente, nomeadamente, do CPA.

22.º

A Requerente demonstrou, por diversas vezes, e de forma clara, que a informação constante dos citados pareceres era necessária ao cabal exercício do seu direito de audiência prévia.

23.º

Todavia, o acesso aos pareceres relativos aos restantes candidatos referido foi vedado pelo FUNDO AMBIENTAL.

24.º

Pelo que, a Requerente apresenta a sua pronúncia em sede de audiência prévia com base nos elementos que dispõe e que conseguiu obter na referida consulta, efetuada no dia 07/11/2024.

25.º

**A Requerente entende, contudo, que estes elementos não são suficientes para o cabal exercício do seu direito de audiência prévia.**

26.º

Não se olvide que o procedimento em causa não é um procedimento “normal”, em que a relação jurídico-administrativa é bipolar: há um procedimento iniciado por um particular junto de uma entidade pública.

27.º

Neste caso, estamos perante um procedimento de natureza concorrencial, em que existe um número limitado de candidatos que terá acesso às verbas disponibilizadas e, nessa medida, os interessados competem entre si pelo direito a obter essas mesmas verbas.

28.º

É sabido, portanto, que, num procedimento desta natureza, a entidade gestora tem de observar princípios como a transparência ou a promoção da sã concorrência.

29.º

O citado artigo 122.º do CPA e o conceito de “*aspetos relevantes para a decisão, em matéria de facto e de direito*” têm de ser interpretados neste contexto: é relevante para a Requerente saber as razões que presidiram (i) à análise de mérito dos quatro candidatos ordenados nos primeiros lugares, na categoria 1, bem como (ii) à respetiva admissão, por se julgarem verificados os necessários critérios de elegibilidade, uma vez que estes constituem a sua concorrência direta, no mercado dos transportes em geral, e no âmbito deste concurso em particular.

30.º

Em face de tudo o exposto, conclui-se que a Requerente foi impedida de exercer o seu direito de acesso à informação administrativa e o seu direito de pronúncia em sede de audiência prévia, ambos, na sua integral extensão.

31.º

Pelo que, reitera-se o pedido anteriormente formulado, de que seja fornecida uma cópia não certificada dos pareceres dos quatro candidatos ordenados nos primeiros lugares da categoria 1, ao abrigo do disposto no n.º 3 do artigo 83.º do CPA e na alínea b) do n.º 1 do artigo 13.º da Lei n.º 26/2016, de 22 de agosto (vulgarmente, Lei de acesso aos documentos administrativos – LADA).

32.º

A Requerente desde já reserva o seu direito a apresentar uma nova pronúncia em sede de audiência prévia, ou alterar o conteúdo da pronúncia anteriormente apresentada, no prazo de 10 (dez) dias a contar da data em que o FUNDO AMBIENTAL lhe conceda os documentos solicitados.

Sem prescindir,

**B) DA PRONÚNCIA QUANTO À PROPOSTA DE EXCLUSÃO DA CANDIDATURA DA REQUERENTE:**

**1. Breve introdução:**

33.º

Compulsado o teor do Relatório Preliminar, constata-se que o FUNDO AMBIENTAL propõe a exclusão da candidatura apresentada pela ora Requerente, com os seguintes fundamentos:

*“Não cumpre o ponto 7.5 do Aviso.*

*Trata-se de uma empresa em dificuldade, pois mais de metade do seu capital social subscrito desapareceu devido a perdas acumuladas e por aplicação do critério da subalínea v) da alínea i) do Ponto 7.2 do Aviso.*

*Não cumpre a alínea f) do ponto 7.2 do Aviso, candidato não demonstra uma situação económico-financeira equilibrada: -*

*O candidato apresenta autonomia financeira negativa no ano 2023.*

- *O candidato apresenta solvabilidade inferior a 1 no ano 2023.*
- *O candidato apresenta liquidez geral inferior a 1 no ano 2023”.*

34.º

Em suma, o FUNDO AMBIENTAL propõe a não admissão da candidatura apresentada pela T.S.T, porquanto entende que a candidata não cumpre dois critérios de elegibilidade dos candidatos, previstos no ponto 7 do Aviso de Abertura do Concurso (doravante apenas AAC), a saber:

- a) O previsto na alínea f) do ponto 7.2 do AAC: *“apresentar uma situação económico-financeira equilibrada ou demonstrar ter capacidade de financiamento da operação”;*
- b) O previsto na alínea i) do ponto 7.2 do AAC (e no ponto 7.5): *«declarar e comprovar que não configura uma “Empresa em dificuldade”, tal como definida, para efeitos do AAC, no artigo 2.º, alínea 18), do RGIC».*

35.º

O FUNDO AMBIENTAL incorre num manifesto erro, porquanto a T.S.T. cumpre os dois referidos critérios de elegibilidade dos candidatos, devendo a sua candidatura ser admitida, avaliada e ordenada com as demais, na categoria 1, conforme se passará a expor, separadamente, em seguida.

## **2. Do cumprimento dos dois critérios de elegibilidade em apreço pela T.S.T.:**

### **2.1. Do critério previsto na alínea f) do ponto 7.2 do AAC:**

36.º

De acordo com o critério previsto na alínea f) do ponto 7.2 do AAC, apenas podem ser beneficiárias das verbas, as entidades que apresentem uma situação económico-financeira equilibrada ou demonstrem ter capacidade de financiamento da operação.

37.º

É absolutamente claro que a condição em causa é alternativa: os candidatos têm de (i) ter uma situação económico-financeira equilibrada, ou (ii) ter capacidade de financiamento da operação.

38.º

Ora, os documentos que deveriam ser entregues pelos candidatos, como parte integrante da sua candidatura, estão regulados no ponto 10 do AAC.

39.º

Analisado o ponto 10 do AAC, verifica-se que existem alguns critérios de elegibilidade que deveriam ser comprovados através de documentos especificamente exigidos pelo FUNDO AMBIENTAL, e outros critérios em que o FUNDO se bastava com a entrega de uma declaração sob compromisso de honra (*i.e.*, em relação aos quais era apenas declarado o respetivo cumprimento).

40.º

No ponto 10 do AAC não eram exigidos quaisquer documentos comprovativos do cumprimento de um, dos dois, critérios alternativos previstos na alínea f) do ponto 7.2 do

AAC.

41.º

Pelo contrário, um dos documentos exigidos no ponto 10.1 do AAC (em concreto, na alínea c)) era a “declaração de compromisso”, assinada pelo legal representante da entidade candidata, “de acordo com o modelo proposto no Anexo II ao AAC”.

42.º

De acordo com o modelo constante do Anexo II ao AAC, os candidatos tinham de declarar, sob compromisso de honra, que cumpriam com diversos critérios de elegibilidade, entre os quais, **que apresentavam uma situação económico-financeira equilibrada ou tinham capacidade de financiamento da operação.**

43.º

Assim, conclui-se que o FUNDO AMBIENTAL não exigiu que o critério de elegibilidade dos beneficiários, previsto na alínea f) do ponto 7.2 do AAC, fosse comprovado com qualquer tipo de documento, em específico.

44.º

Bastando-se, assim, com a declaração dos candidatos, sob compromisso de honra, de cumprimento deste critério, através da entrega da declaração que segue o modelo II, mencionada na alínea c) do ponto 10.1 do AAC.

45.º

Ora, a referida declaração foi entregue pela Requerente, em conformidade com o exigido na alínea c) do ponto 10.1 do AAC – cfr. documento com a designação de “02\_Anexo II\_10\_b\_signed”.

46.º

Assim, através da entrega da sua candidatura, a Requerente declarou, sob compromisso de honra, (i) ter uma situação económico-financeira equilibrada, ou (ii) ter capacidade de financiamento da operação.

47.º

**Fê-lo, porque, de facto, a Requerente tem capacidade de financiamento da operação.**

48.º

Acresce que, o FUNDO AMBIENTAL solicitou esclarecimentos à candidatura da T.S.T., por duas vezes, nos dias 06/09/2024 e 07/10/2024 e, nesses dois pedidos, não solicitou quaisquer esclarecimentos quanto à forma de cumprimento do requisito previsto na alínea f) do ponto 7.2 do AAC.

49.º

Nem, tão pouco, solicitou qualquer documento comprovativo do cumprimento do citado critério de elegibilidade dos candidatos, que, reitera-se, havia sido declarado pela Requerente.

50.º

Assim, a Requerente ficou convicta que o FUNDO AMBIENTAL se bastou, neste caso, com a declaração entregue, que seguia o modelo do anexo II ao AAC.

51.º

Qual não foi o espanto da Requerente, quando, uma vez notificada do Relatório

Preliminar, constatou que foi proposta a sua exclusão, porque se entendeu que esta “*não demonstra uma situação económico-financeira equilibrada*”, por referência aos seguintes índices:

- *O candidato apresenta autonomia financeira negativa no ano 2023.*
- *O candidato apresenta solvabilidade inferior a 1 no ano 2023.*
- *O candidato apresenta liquidez geral inferior a 1 no ano 2023”.*

52.º

Em primeiro lugar, importa notar que os citados índices (ou critérios), de definição do que deve ser entendido um candidato que não tem uma “*situação económico-financeira equilibrada*”, não estão previstos no AAC, nem no Regulamento do Sistema de Incentivo às Empresas “Descarbonização dos Transportes Públicos”, inserido no investimento RPC21-i12 — medida reforçada: descarbonização dos transportes públicos, aprovado em anexo à Portaria n.º 109/2024/1, de 18 de março (doravante apenas Regulamento).

53.º

Pelo que, a Requerente desconhece quem é que definiu que uma empresa em dificuldades seria aquela que apresentava (i) “*autonomia financeira negativa no ano 2023*”, (ii) *solvabilidade inferior a 1 no ano 2023*, e (iii) “*liquidez geral inferior a 1 no ano 2023*”, quando o fez e em que contexto.

54.º

Em segundo lugar, e mais importante ainda, como se expôs *supra*, a Requerente tem capacidade económica para financiamento da operação.

55.º

Pelo que, sendo o requisito previsto na alínea *f*) do ponto 7.2 do AAC alternativo, como vimos *supra*, a verdade é que a Requerente não precisa de demonstrar ter uma *situação económico-financeira equilibrada*, segundo quaisquer critérios.

56.º

Basta, portanto, cumprir a segunda parte do requisito previsto na alínea *f*) do ponto 7.2 do AAC: ter capacidade económica para financiamento da operação.

57.º

É que, o acionista maioritário da Requerente é a sociedade comercial DAN PUBLIC TRANSPORTATION COMPANY LTD. (doravante apenas DAN).

58.º

É um facto público e notório que o grupo DAN é o segundo maior operador de transportes em Israel, tem negócios muito diversificados e uma capacidade económica muito elevada.

59.º

Ora, no momento de apresentação da sua candidatura, a sociedade comercial DAN assegurou à Requerente que, se necessário, financiaria a operação através de capitais próprios.

60.º

Também o assegurou o acionista minoritário da Requerente: a sociedade TRANSGRUP XXI, S.L.U. (doravante apenas TRANSGRUP XXI).

61.º

Por forma a comprovar este prévio compromisso das sociedades comerciais DAN e TRANSGRUP XXI, junta-se à presente duas cartas de conforto, emitidas pelas citadas

sociedades – cfr. **doc. n.º 1** e **doc. n.º 2**, que ora se juntam e se dão por reproduzidos para os devidos efeitos legais.

62.º

Resulta das referidas cartas, que as duas acionistas da Requerente se comprometem *“irrevogavelmente, a realizar os melhores esforços que possam ser necessários para financiar a T.S.T. – Transportes Sul Do Tejo, S.A., de forma a repor o equilíbrio entre tais requisitos financeiros e a demonstração de resultados intercalar e balanço intercalar da T.S.T. – Transportes Sul Do Tejo, S.A.”* – cfr. **doc. n.º 1** e **doc. n.º 2**.

63.º

Como se referiu, as citadas cartas de conforto apenas não foram outorgadas em momento anterior, porque a Requerente estava convicta que o FUNDO AMBIENTAL não pretendia quaisquer documentos comprovativos do cumprimento do citado requisito.

64.º

Todavia, estas cartas de conforto poderiam ter sido juntas pela Requerente em momento anterior, se tivessem sido solicitadas pelo FUNDO AMBIENTAL evidências do cumprimento do citado requisito.

65.º

De qualquer forma, sendo as cartas de conforto juntas neste momento, as mesmas não poderão deixar de ser consideradas parte integrante da candidatura e valoradas pelo FUNDO AMBIENTAL.

66.º

Importa notar, aliás, que, no caso da candidatura apresentada pela candidata NEX CONTINENTAL HOLDING S.L. – SUCURSAL EM PORTUGAL, foi também junta uma carta de conforto outorgada pela NEX CONTINENTAL HOLDING S.L., em sede de resposta a um pedido de esclarecimentos.

67.º

Tendo a referida carta de conforto sido relevada pelo FUNDO AMBIENTAL, no momento de admissão da citada candidata, para efeitos do cumprimento dos critérios de elegibilidade do beneficiário.

68.º

Reitere-se, a referida carta foi junta em sede de esclarecimentos à candidatura.

69.º

Se o FUNDO AMBIENTAL tivesse solicitado esclarecimentos à candidatura apresentada pela Requerente, a T.S.T. também teria junto estas duas cartas de conforto em momento anterior.

70.º

Em cumprimento do princípio da igualdade, deve também reputar-se como suficiente para cumprir o requisito previsto na alínea *f*) do ponto 7.2 do AAC, a existência de duas cartas de conforto como as que se juntam como **doc. n.º 1** e **doc. n.º 2**.

71.º

Admitindo que as mesmas sejam juntas nesta fase, repondo-se, desta forma, o tratamento igualitário entre candidatos, pelo FUNDO AMBIENTAL.

72.º

No mais, importa lembrar que a Requerente não está, sequer, a proceder a qualquer modificação do teor inicial da sua candidatura (uma vez que, reitera-se, havia já declarado cumprir este requisito).

73.º

À semelhança do que fez, por exemplo, a sociedade comercial BARRAQUEIRO TRANSPORTES, S.A., que modificou radicalmente o teor da sua candidatura, em sede de uma resposta a um pedido de esclarecimentos do FUNDO AMBIENTAL.

74.º

A BARRAQUEIRO TRANSPORTES, S.A. modificou o âmbito do projeto a financiar, uma vez que, se inicialmente os ativos associados à operação seriam afetos à execução de três serviços de transporte público de passageiros (correspondentes a três operadores distintos e inerentes operações – a BARRAQUEIRO TRANSPORTES, a VIAÇÃO ALVORADA e a RODOVIÁRIA DE LISBOA), os mesmos passaram a ser afetos a apenas dois serviços de transporte público de passageiros distintos (correspondentes a dois operadores, a BARRAQUEIRO TRANSPORTES e a RODOVIÁRIA DE LISBOA).

75.º

Em face do exposto, conclui-se que a Requerente tem capacidade económica para financiamento da operação e, em consequência, cumpre o critério de elegibilidade dos beneficiários previsto na alínea f) do ponto 7.2 do AAC.

76.º

Pelo que, a candidatura apresentada pela Requerente não pode ser excluída por este fundamento.

77.º

Deve, assim, o FUNDO AMBIENTAL propor a admissão, avaliação e ordenação da candidatura apresentada pela T.S.T., com as demais, na categoria 1.

## **2.2. Do critério previsto na alínea i) do ponto 7.2 e no ponto 7.5 ambos do AAC:**

78.º

De acordo com o critério previsto na alínea i) do ponto 7.2 do AAC, apenas podem ser beneficiárias das verbas, as entidades que não configurem uma “*Empresa em dificuldade*”, tal como definidas no n.º 18 do artigo 2.º do Regulamento (UE) n.º 651/2014, da Comissão, de junho de 2014, que declara certas categorias de auxílio compatíveis com o mercado interno, em aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado (doravante apenas RGIC).

79.º

Atendendo a que ora Requerente não é uma empresa em que algum dos sócios tenha responsabilidade ilimitada relativamente às dívidas da empresa, nem pode ser qualificada como uma micro, pequena ou média empresa (PME), importam os seguintes critérios de definição de “*Empresa em dificuldade*”, previstos no n.º 18 do artigo 2.º do RGIC:

- a) se mais de metade do seu capital social subscrito tiver desaparecido devido a perdas acumuladas – cfr. alínea a) do n.º 18 do artigo 2.º do RGIC;
- b) se a empresa for objeto de um processo coletivo de insolvência ou preencher os critérios para ser submetida a um processo coletivo de insolvência a pedido dos seus credores – cfr. alínea c) do n.º 18 do artigo 2.º do RGIC;

- c) uma empresa tiver recebido um auxílio de emergência e ainda não tiver reembolsado o empréstimo ou terminado a garantia, ou tiver recebido um auxílio à reestruturação e ainda estiver sujeita a um plano de reestruturação – cfr. alínea d) do n.º 18 do artigo 2.º do RGIC;
- d) se, nos últimos dois anos, o rácio dívida contabilística/fundos próprios da empresa tiver sido superior a 7,5 e o rácio de cobertura dos juros da empresa, calculado com base em EBTIDA, tiver sido inferior a 1,0 – cfr. alínea e) do n.º 18 do artigo 2.º do RGIC.

80.º

Entende o FUNDO AMBIENTAL que a Requerente é uma *empresa em dificuldade*, porquanto preenche dois dos *supra* citados critérios, a saber:

- a) mais de metade do seu capital social subscrito desapareceu devido a perdas acumuladas – cfr. alínea a) do n.º 18 do artigo 2.º do RGIC; e,
- b) nos últimos dois anos, o rácio dívida contabilística/fundos próprios da empresa foi superior a 7,5 e o rácio de cobertura dos juros da empresa, calculado com base em EBTIDA, foi inferior a 1,0 – cfr. alínea e) do n.º 18 do artigo 2.º do RGIC.

81.º

Conforme passaremos a expor, a candidatura apresentada pela Requerente também não pode ser excluída com este fundamento.

82.º

Não se ignora que, analisados os relatórios e contas dos anos de 2022 e de 2023, a Requerente possa preencher os dois referidos critérios económico-financeiros para ser qualificada como uma *empresa em dificuldade*.

83.º

Todavia, como se expôs logo nos documentos entregues com a candidatura, **os referidos relatórios e contas não podem ser analisados isoladamente**.

84.º

É um facto público e notório que os últimos anos trouxeram grandes dificuldades para o tecido empresarial português em geral, e para as empresas do setor económico dos transportes em particular.

85.º

Ora, a T.ST. é cocontratante no âmbito do Contrato de Prestação de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros na Área Metropolitana de Lisboa – Lote 3 (doravante apenas Contrato), no qual a TML – TRANSPORTES METROPOLITANOS DE LISBOA, E.M.T., S.A. (doravante apenas TML) figura como contraente público.

86.º

A Requerente apresentou uma proposta no âmbito do concurso público para aquisição de serviços de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros na Área Metropolitana de Lisboa – Lote 3, em meados de 2020.

87.º

Desde o referido ano de 2020, até a presente data, foi declarada a pandemia da Covid-19 e eclodiu a guerra na Ucrânia, com as consequências económicas que são também públicas e notórias, nomeadamente, um aumento generalizado dos preços.

88.º

Estas duas circunstâncias – que foram, naturalmente, anormais e imprevisíveis para todo o mercado – fizeram com que a operação nos termos contratados com a TML se tornasse financeiramente insustentável, determinando que a T.S.T. tivesse, no primeiro ano de operação (2022), resultados líquidos negativos de 14 milhões de euros, que se manteve durante o segundo ano, de 2023.

89.º

Em consequência, através de requerimento datado de 26 de outubro de 2023, a T.S.T. requereu, à TML, uma compensação financeira e a modificação objetiva do Contrato, em virtude da existência de diversas alterações anormais e imprevisíveis das circunstâncias que fundaram a decisão de contratar, não cobertas pelos riscos próprios do Contrato.

90.º

Em concreto, a T.S.T. requereu (i) o pagamento de uma compensação que repusesse a equidade, no que se refere aos serviços já prestados entre julho de 2022 e junho de 2023, e (ii) a alteração do Contrato para o futuro, de forma a garantir a continuidade da prestação dos serviços contratados, em termos que assegurem a viabilidade económico-financeira da operação e a sua justa remuneração, através da alteração i) do preço por quilómetro a pagar pela TML; ii) da fórmula de atualização tarifária (a TAT), de forma a repor a equidade perturbada pela alteração das circunstâncias, até ao termo do Contrato; e iii) dos passageiros de referência do primeiro ano contratual para obtenção do bónus por incremento do número de passageiros/veic.km e da revisão do limite máximo de reclamações por milhão de passageiro, por manifesta inadequação destes valores à realidade.

91.º

Como não poderia deixar de ser, a TML reconheceu que a pandemia da Covid-19 e a guerra na Ucrânia, a que a T.S.T. é totalmente alheia, levaram a que a operação nos termos contratados à T.S.T. se tornasse financeiramente insustentável, tendo, ainda reconhecido a importância da manutenção do serviço prestado pela T.S.T. ao abrigo do citado Contrato – cfr. **doc. n.º 3**, que ora se junta e se dá por reproduzido para os devidos efeitos legais, que contém uma declaração outorgada pela TML, que comprova o anteriormente referido.

92.º

Pelo que, na sequência da apresentação do citado requerimento, as partes reuniram, primeiro, no dia 27 de fevereiro de 2024, tendo versado o montante da compensação financeira que seria devido à T.S.T. por referência aos anos transatos de execução contratual (2022 e 2023), bem como a alteração do preço por quilómetro, a pagar pela TML, a partir do dia 01 de janeiro de 2024 – cfr. **doc. n.º 4**, que ora se junta e se dá por reproduzido para os devidos efeitos legais, que contém a ata da referida reunião.

93.º

A primeira proposta discutida entre as partes foi de (ii) € 19.000.000,00 de compensação referente ao preço devido pela execução do contrato nos anos de 2022 e de 2023; e (ii) de aumento para € 2,65/veículo-quilómetro, que corresponde a € 2,58 em janeiro de 2024 e a € 2,72 em julho de 2024, com a atualização da TAT – cfr. **doc. n.º 4**.

94.º

Na referida reunião, a T.S.T. contrapôs o valor de € 2,90/veículo-quilómetro a partir de janeiro de 2024, com a indexação à TAT em janeiro de cada ano – cfr. **doc. n.º 4**.

95.º

As partes não chegaram a acordo, tendo resolvido voltar a reunir no dia 05 de março de 2024 – cfr. **doc. n.º 4**.

96.º

As partes voltaram a reunir no dia 05 de março de 2024, com o mesmo propósito, de acordar sobre o montante da compensação financeira que seria devido à T.S.T, por referência aos anos transatos de execução contratual (2022 e 2023), bem como a alteração do preço por quilómetro, a pagar pela TML, a partir do dia 01 de janeiro de 2024 – cfr. **doc. n.º 5**, que ora se junta e se dá por reproduzido para os devidos efeitos legais, que contém a ata da referida reunião.

97.º

No citado dia, a T.S.T. mostrou-se disposta a aceitar uma compensação de € 17.000.000,00, por referência aos anos transatos de execução contratual (2022 e 2023), mantendo a sua proposta de € 2,90/veículo-quilómetro a partir de janeiro de 2024, com a indexação à TAT em janeiro de cada ano – cfr. **doc. n.º 5**.

98.º

As partes ficaram de reavaliar as propostas apresentadas e voltar a reunir no dia 19 de março de 2024 – cfr. **doc. n.º 5**.

99.º

As partes reuniram no dia 12 de março de 2024, tendo apenas versado o montante da compensação financeira que seria devido à T.S.T., pela alteração do preço por quilómetro, a pagar pela TML, a partir do dia 01 de janeiro de 2024 – cfr. **doc. n.º 6**, que ora se junta e se dá por reproduzido para os devidos efeitos legais, que contém a ata da referida reunião.

100.º

Na referida reunião, a TML propôs o valor de € 2,69/veículo-quilómetro, tendo as partes concordado em reunir novamente – cfr. **doc. n.º 6**.

101.º

O procedimento de atribuição de uma compensação financeira e modificação objetiva do Contrato não está, na presente data, concluído – cfr. **doc. n.º 3**.

102.º

A conclusão deste processo ocorrerá com quando a modificação objetiva do Contrato for sujeita a visto prévio do Tribunal de Contas, o que se prevê que ocorra até ao final do presente ano de 2024 – cfr. **doc. n.º 3**.

103.º

A TML e a T.S.T. estão a colaborar, mutuamente, com vista a que o procedimento de atribuição de uma compensação financeira e modificação objetiva do Contrato fique concluído, com a maior brevidade possível – cfr. **doc. n.º 3**.

104.º

Certo é que, **se a proposta de compensação de € 17.000.000,00, referente ao preço devido pelos anos transatos de execução contratual (2022 e 2023), discutida na reunião de 05 de março de 2024, tivesse sido considerada nas contas da T.S.T., a T.S.T. não preencheria os critérios (ou rácios) financeiros para ser considerada uma empresa em dificuldade.**

105.º

Dizendo de outra forma: a situação económica da T.S.T. tem de ser analisada no devido contexto que a empresa se encontra, *i.e.*, prestes a ser compensada, pela TML, pelo desequilíbrio económico causado pela execução do referido contrato, num contexto como o vivido nos anos de 2022 e 2023, em que se sentiam os efeitos económicos da situação pandémica e da guerra na Ucrânia.

106.º

Acresce que, conforme resulta da demonstração de resultados intercalar e balanço intercalar, certificada pelo revisor oficial de contas da Requerente, reportada até à data de candidatura, que ora se junta como **doc. n.º 7 e 8**, contendo, respetivamente, o citado balanço e o respetivo relatório do revisor oficial de contas, **a Requerente já não preenchia, quando apresentou a sua candidatura, em 2024, os critérios para ser considerada uma empresa em dificuldade.**

Senão vejamos.

107.º

Quanto ao primeiro rácio, previsto na alínea a) do n.º 18 do artigo 2.º do RGIC, e na subalínea i) da alínea i) do ponto 7.2 do AAC (“mais de metade do seu capital social subscrito desapareceu devido a perdas acumuladas”), compulsado o elemento literal do requisito, consta-se que não é definido o período temporal em relação ao qual este rácio deve ser aferido.

108.º

Não se refere expressamente, quer no AAC, quer no RGIC, se este requisito deve ser aferido por referência às contas de apenas um ano civil/económico (ou, se, de mais do que um ano), e que anos são esses em concreto.

109.º

Pelo que, nada de dizendo de forma específica, deve ser considerado o presente ano civil, ou seja, o exercício económico mais próximo à data de apresentação da candidatura e da respetiva execução, uma vez que espelha mais aproximadamente a realidade económica da empresa, quando receber os fundos em apreço.

110.º

Ora, considerando o balanço intercalar, certificado pelo revisor oficial de contas da Requerente, junto como **doc. n.º 7 e doc. n.º 8**, verifica-se que mais de metade do seu capital social subscrito da T.S.T., não desapareceu, no presente ano de 2024, devido a perdas acumuladas.

111.º

Mas ainda que se entendesse que devem ser considerados dois anos, o que não se concede, verifica-se que este rácio é cumprido também em 2023, se se considerar os € 17.000.000,00 de compensação que a Requerente irá receber, por referência ao exercício económico passado.

112.º

Tal, é, aliás, inequivocamente atestado pelo revisor oficial de contas da Requerente – cfr. **doc. n.º 8**.

113.º

Pelo que, a T.S.T. não poderia ter sido considerada uma *empresa em dificuldade*, porque nos citados anos de 2023 e 2024, não estava na situação prevista na alínea a) do n.º 18 do artigo 2.º do RGIC, e na subalínea i) da alínea i) do ponto 7.2 do AAC.

114.º

Quanto ao segundo rácio, previsto na alínea e) do n.º 18 do artigo 2.º do RGIC, e na subalínea v) da alínea i) do ponto 7.2 do AAC (“sempre que, nos últimos dois anos, o rácio dívida contabilística/fundos próprios da empresa foi superior a 7,5 e o rácio de cobertura dos juros da empresa, calculado com base em EBTIDA, foi inferior a 1,0”), verifica-se que este requisito é **duplamente cumulativo**.

115.º

Ou seja, de acordo com o elemento literal do AAC e do RGIC, uma empresa apenas será qualificável como uma *empresa em dificuldade*, quando, **nos últimos dois anos** (leia-se, quando, cumulativamente, nos dois últimos exercícios económicos consecutivos): (i) o rácio dívida contabilística/fundos próprios da empresa foi superior a 7,5, e (ii) o rácio de cobertura dos juros da empresa, calculado com base em EBTIDA, foi inferior a 1,0. 116.º Basta, portanto, que um destes dois rácios (dívida contabilística/fundos ou cobertura dos juros da empresa) seja cumprido, num dos anos, para que uma empresa não possa ser qualificada como uma *empresa em dificuldade*, à luz do disposto no AAC e do RGIC.

117.º

Ou, ainda, que os dois rácios (dívida contabilística/fundos ou cobertura dos juros da empresa) sejam incumpridos, apenas num exercício económico, nos dois anos anteriores, para que uma empresa não possa ser qualificada como uma *empresa em dificuldade*, à luz do disposto no AAC e do RGIC.

118.º

Apenas se os dois rácios (dívida contabilística/fundos ou cobertura dos juros da empresa) forem incumpridos durante dois anos consecutivos é que uma empresa pode ser considerada uma *empresa em dificuldade*, à luz do disposto no AAC e do RGIC.

119.º

Ora, considerando o balanço intercalar, certificado pelo revisor oficial de contas da Requerente, junto como **doc. n.º 7 e doc. n.º 8, verifica-se que a T.S.T não teve, de forma cumulativa, em 2023 e 2024: (i) rácio dívida contabilística/fundos próprios da empresa superior a 7,5, e (ii) rácio de cobertura dos juros da empresa, calculado com base em EBTIDA, inferior a 1,0.**

120.º

Pelo que, a T.S.T. não poderia ter sido considerada uma *empresa em dificuldade*, porque no citado ano de 2024 não incumpe os rácios previstos na alínea e) do n.º 18 do artigo 2.º do RGIC, e na subalínea v) da alínea i) do ponto 7.2 do AAC.

121.º

Como se viu, o referido critério é duplamente cumulativo: o incumprimento tem de se verificar, nos últimos dois anos, e em relação aos dois rácios mencionados na alínea e) do n.º 18 do artigo 2.º do RGIC, e na subalínea v) da alínea i) do ponto 7.2 do AAC.

122.º

Aliás, esta terá sido, com certeza, a interpretação do FUNDO AMBIENTAL, na análise das candidaturas apresentadas pelas candidatas ALSA TODI METROPOLITANA DE LISBOA, LDA. e NEX CONTINENTAL HOLDING S.L. – SUCURSAL EM PORTUGAL, a mero título de exemplo.

123.º

Porquanto estas duas candidatas também não cumprem, em simultâneo, os dois requisitos, nos últimos dois anos de 2022 e 2023 (em relação aos quais apresentaram as respetivas contas).

124.º

Ainda que se entendesse que devem ser considerados dois anos, o que não se concede, verifica-se que este rácio é cumprido também em 2023, se se considerar os € 17.000.000,00 de compensação que a Requerente irá receber, por referência ao exercício económico passado.

125.º

E nem se diga que a documentação agora junta não pode ser considerada nesta fase do procedimento.

126.º

Por um lado, conforme o FUNDO AMBIENTAL reconhece, esta informação de que a Requerente estava num processo de reequilíbrio financeiro foi, desde logo, carreada por si, nos documentos inicialmente entregues com a sua candidatura.

127.º

A Requerente nunca escondeu encontrar-se neste processo de negociação com a TML de uma modificação objetiva do Contrato e atribuição de uma compensação.

128.º

A própria TML reconhece, no documento junto como **doc. n.º 3**, que a conclusão do procedimento de atribuição de compensação financeira e modificação objetiva do Contrato "permitirá reestabelecer o equilíbrio financeiro **do Contrato e da Contratante**" (sublinhado nosso) – cfr. ponto 7 da declaração, *in fine*.

129.º

Por outro lado, esta demonstração de resultados intercalar, que permite aferir a situação contabilística resultante da compensação a arbitrar pela TML, apenas não foi junta antes, porquanto o FUNDO AMBIENTAL não solicitou estes documentos em sede de esclarecimentos.

130.º

Se estes elementos tivessem sido pedidos, pelo FUNDO AMBIENTAL, teriam sido juntos pela T.S.T. em momento anterior.

131.º

Por fim, o próprio FUNDO AMBIENTAL considerou, no parecer relativo à análise da candidatura da Requerente, que estes elementos seriam relevantes.

132.º

Com efeito, na p. 6/19 do seu parecer, é expressamente referido que "(...)o candidato apresentou declaração em como caso as negociações com o concedente tenham desfecho favorável, não configurará uma empresa em dificuldade, no entanto não foi apresentada evidência da formalização do desfecho das referidas negociações, **nem balanço e demonstração de resultados intercalar que permita aferir a situação contabilística resultante do mesmo (...)**" (sublinhado nosso).

133.º

Pelo que, não se pode, agora, vir sustentar que estes documentos não são relevantes, ou que não podem ser considerados para efeitos de aferição do critério de elegibilidade em apreço, uma vez que quem elaborou o parecer os reputou de relevantes.

134.º

No mais, **o cálculo deste tipo de indicadores económicos**, por recurso a um balanço intercalar posterior, certificado por revisor oficial de contas, reportado até à data da candidatura, **é admitido por outras entidades gestoras, no âmbito de outros investimentos do Plano de Recuperação e Resiliência.**

135.º

A mero título de exemplo, veja-se o caso da Portaria n.º 176-B/2024/1, de 30 de julho, que aprova o Regulamento do Sistema de Incentivo às Empresas «Flexibilidade da Rede e Armazenamento», inserido no investimento RP-C21-i08 do Plano de Recuperação e Resiliência, onde, no anexo I, este documento é relevado para efeitos da aferição do cumprimento do critério de elegibilidade relativo à situação económico-financeira equilibrada dos candidatos, nos termos seguintes:

3 – Para o cálculo dos indicadores referidos nos números anteriores será utilizado o balanço referente ao ano pré-projeto, ou a média aritmética simples dos dois últimos balanços, ou balanço intercalar posterior, certificado por um revisor oficial de contas, reportado até à data da candidatura.

136.º

Aliás, no âmbito da referida Portaria, admite-se, ainda, que o capital próprio da empresa seja calculado de acordo com os suprimentos desde que estes venham a ser incorporados em capital próprio, **até à data da assinatura do termo de aceitação**, nos termos seguintes:

CP(indice e) – capital próprio da empresa, incluindo os suprimentos desde que estes venham a ser incorporados em capital próprio até à data da assinatura do termo de aceitação;

137.º

Os acionistas da Requerente estariam dispostos, se necessário, a realizar suprimentos até à data da assinatura do termo de aceitação, caso o FUNDO AMBIENTAL assim o entenda necessário, para julgar cumprido o citado critério de elegibilidade – cfr. **doc. n.º 1** e **doc. n.º 2**.

138.º

Em face do exposto, conclui-se que a Requerente não pode ser considerada uma *empresa em dificuldade* e, em consequência, cumpre o critério de elegibilidade dos beneficiários previsto na alínea i) do ponto 7.2 e no ponto 7.5 do AAC.

139.º

Pelo que, a candidatura apresentada pela Requerente não pode ser excluída por este fundamento.

140.º

Deve, assim, o FUNDO AMBIENTAL propor a admissão, avaliação e ordenação da candidatura apresentada pela T.S.T., com as demais, na categoria 1.

### **2.3. Da caracterização técnica e fundamentação dos custos de investimento e do calendário de realização física e financeira:**

141.º

Como se evidenciou *supra*, de acordo com o teor do Relatório Preliminar, o incumprimento dos dois referidos critérios de elegibilidade dos candidatos foi o único motivo apresentado pelo FUNDO AMBIENTAL, para excluir a candidatura apresentada pela Requerente.

142.º

Contudo, como também se referiu *supra*, a Requerente teve acesso ao parecer referente à análise da sua candidatura, no decurso do período para apresentação de uma pronúncia, em sede de audiência prévia.

143.º

Ora, compulsado o teor do citado parecer, a Requerente verificou que este contém várias “*checklist’s*” de análise da sua candidatura.

144.º

Sendo um dos pontos da “*Checklist II – 2. Elegibilidade das operações*”, o seguinte:

Checklist II – 2. Elegibilidade das operações			
Verificação	Sim	Não	Observações
(...)			proprietário para a instalação dos postos.
f) O candidato apresenta caracterização técnica e fundamentação dos custos de investimento e do calendário de realização física e financeira?		X	O candidato não fundamentou adequadamente: - O preço apresentado para as outras despesas.

145.º

Verifica-se, portanto, que se terá entendido – embora tal não lhe tenha sido comunicado – que a Requerente não cumpriria o citado critério de elegibilidade das operações, por não ter fundamentado “adequadamente”, o “preço apresentado para as outras despesas”.

146.º

O alegado incumprimento do critério de elegibilidade das operações não determinou a exclusão da candidatura da Requerente.

147.º

Pelo que, em rigor, a Requerente nem sequer teria de se pronunciar sobre o mesmo.

148.º

Todavia, não corresponde à verdade que a Requerente não tenha fundamentado adequadamente o preço proposto para as “outras despesas”.

149.º

A referida observação apenas pode corresponder a um manifesto lapso dos serviços do FUNDO AMBIENTAL, o qual deve ser retificado.

150.º

É que, a Requerente apresentou um novo Anexo III, no âmbito da resposta ao primeiro pedido de esclarecimentos do FUNDO AMBIENTAL.

151.º

No âmbito deste novo documento, a Requerente passou o valor de “outras despesas”, para a rubrica referente à “aquisição de postos de abastecimento / carregamento”.

152.º

	<p>Pelo que, na versão final entregue do Anexo III, não existe qualquer valor de “outras despesas”.</p> <p style="text-align: center;">153.º</p> <p>A Requerente não pode, naturalmente, fundamentar o que não existe.</p> <p style="text-align: center;">154.º</p> <p>Pelo que, deve ainda modificar-se a alínea f), do “<i>Checklist II – 2. Elegibilidade das operações</i>”, sendo o referido campo assinalado com um “x”, na coluna referente ao “sim”.</p> <p style="text-align: center;">155.º</p> <p>Reconhecendo-se, assim, que a Requerente também cumpre a referida alínea, uma vez que não existe qualquer ausência de fundamentação, no campo referente às “outras despesas”.</p> <p style="text-align: right;"><b>Termos em que se requer a V. Exas. que, em sede de novo Relatório, sejam ponderadas as observações apresentadas pela ora Requerente, e como tal, se proceda à admissão, avaliação e ordenação da candidatura apresentada pela ora</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Requerente, na categoria 1.</b></p> <p><b>JUNTA:</b> 8 (oito) documentos e procuração.</p> <p><b>T.S.T. – TRANSPORTES SUL DO TEJO, S.A.,</b></p>
Resposta	<p>1. Em relação ao pedido de cópia dos pareceres dos quatro candidatos ordenados nos primeiros lugares da categoria 1</p> <p>Uma vez que o Fundo Ambiental abre novamente audiência prévia, considera-se que o candidato tem nova oportunidade de se pronunciar e, caso nesse âmbito entenda solicitar o envio dos documentos referidos, o Fundo Ambiental irá disponibilizá-los ao candidato.</p> <p>2. Em relação à exclusão por aplicação do critério previsto na alínea f) do ponto 7.2 do aviso Reapreciado o processo, corrige-se o motivo de exclusão, retirando-se o critério previsto na alínea f) do Ponto 7.2 do Aviso.</p> <p>3. Em relação à exclusão por aplicação do critério previsto na alínea i) do ponto 7.2 do aviso</p> <p style="text-align: center;"><b>A. A requerente configura uma “empresa em dificuldade”, sendo a operação candidata ineligível para financiamento público ao abrigo das regras do Aviso e do RGIC</b></p> <p><b>01.</b> O considerando 14 do Regulamento (UE) n.º 651/2014, da Comissão Europeia, de 16 de junho de 2014 (<b>RGIC</b>) enuncia:</p> <p>«Os auxílios concedidos a empresas em dificuldade devem ser excluídos do âmbito de aplicação do presente regulamento, dado deverem ser apreciados à luz das Orientações relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade (...).»</p> <p><b>02.</b> O artigo 1.º, n.º 4, deste regulamento, sob a epígrafe «Âmbito de aplicação», dispõe: «O presente regulamento não é aplicável aos seguintes auxílios: [...] c) auxílios às empresas em dificuldade, com exceção dos regimes de auxílio destinados a remediar os danos causados por certas calamidades naturais (...).»</p>

	<p><b>03.</b> Segundo o referido considerando 14 deste regulamento, o objetivo prosseguido, por sua vez, pelo referido artigo 1.º, n.º 4, e, por conseguinte, pelo conceito de «empresa em dificuldade», é garantir que os auxílios concedidos às empresas em causa sejam apreciados à luz das orientações relativas especificamente aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade (JO C 249 de 31.7.2014, p. 1—28), a fim de evitar que estas sejam contornadas.</p> <p><b>04.</b> A requerente reconhece de forma expressa na sua pronúncia (art. 82.º) que nos anos de 2022 e 2023, configura uma empresa em dificuldade:  <b>«Não se ignora que, analisados os relatórios e contas dos anos de 2022 e de 2023, a Requerente possa preencher os dois referidos critérios económico-financeiros para ser qualificada como uma empresa em dificuldade.»</b></p> <p><b>05.</b> Conquanto, conforme já densificado e avançado no Relatório Preliminar:  <b>05.1.</b> mais de metade do seu capital social subscrito desapareceu devido a perdas acumuladas – <i>cfr. alínea a) do n.º 18 do artigo 2.º do RGIC;</i></p> <p><b>06.</b> Tal resulta de forma expressa e documentada dos relatórios e contas auditados e certificados da requerente dos anos de 2022 e 2023.</p> <p><b>07.</b> O genericamente avançado na pronúncia sobre a pandemia da Covid-19, guerra da Ucrânia e negociação de uma putativa compensação financeira (arts. 84.º a 104.º) não afasta, de todo, a realidade objetiva e documentada naqueles relatórios e contas objeto de certificação legal de contas.</p> <p><b>08.</b> O Fundo Ambiental está legalmente obrigado e vinculado a cumprir com as regras que resultam da legislação europeia aplicável ao Aviso, incluindo as regras que resultam do RGIC, o qual tem aplicabilidade direta no ordenamento jurídico nacional, incluindo junto da requerente.</p> <p><b>09.</b> O RGIC não contém qualquer exceção no tema da “empresa em dificuldade” que permita acolher o avançado pela requerente com base na pandemia da Covid-19, na guerra da Ucrânia e/ou numa putativa compensação financeira a atribuir à requerente.</p> <p><b>10.</b> Quanto ao documento “Demonstração de resultados”, para o período findo em 30 de junho de 2024, junto como Doc. n.º 7 à pronúncia, constata-se que relativamente ao 1.º semestre de 2024, os valores neste apresentados se encontram no estado <b>«não auditados»</b>.</p> <p><b>11.</b> Ademais, no documento <i>ad-hoc</i> titulado “Relatório Independente de garantia de Razoabilidade”, junto como Doc. n.º 8 à pronúncia, é também referido pela PwC que <b>as contas da requerente não foram auditadas, nem certificadas, para o efeito</b>, sendo advertido naquele documento:  <i>“As demonstrações financeiras referentes a 31 de dezembro de 2023 foram por nós auditadas, tendo a Certificação legal de Contas sido emitida a 27 de maio de 2024, sem reservas. <b>Não reemitimos, atualizámos ou procedemos a qualquer procedimento de auditoria após aquela data. As demonstrações financeiras intercalares de 30 de junho de 2024 não foram sujeitas a auditoria, nem realizámos qualquer procedimento de auditoria sobre as mesmas.</b>”</i></p> <p><b>12.</b> O Fundo Ambiental na concessão de financiamento público e na gestão de verbas do erário público deve necessariamente basear-se em informações e documentos suficientemente fiáveis e rigorosos para afastar qualquer dúvida razoável sobre a situação financeira do beneficiário, <i>in casu</i> da requerente, o que não sucede com os documentos hodiernamente apresentados.</p> <p><b>13.</b> Com efeito, os dados avançados para o 1.º semestre de 2024, para além de não abrangerem a totalidade do ano de 2024 e estarem como tal incompletos, para além do efeito de sazonalidade, não se encontram auditados, nem foram objeto de certificação legal de contas, pelo que não permitem afastar a qualificação da requerente como empresa em dificuldade com base nos dados fiáveis, auditados e certificados dos anos de 2022 e 2023.</p> <p><b>14.</b> Ademais, e em contraciclo com o tibiamente avançado pela requerente (arts. 106.º <i>et seq.</i>), a aferição de uma “empresa em dificuldade” não pode ser efetuada com base em dados não auditados e/ou com base em meros dados intercalares não auditados de um semestre ou com a valoração de uma putativa compensação de €17 milhões (in artigo 111.º da pronúncia), nem com a tresmalhação de dados de um ano completo (2023) com dados semestrais (de 2024) (in art. 119.º da pronúncia), para efeitos de cumprimento da alínea e), do n.º 18, do artigo 2.º do RGIC, o que não tem qualquer cabimento no regulamento.</p> <p><b>15.</b> Reitera-se que o Fundo Ambiental só pode conceder financiamento público quando os requisitos legais aplicáveis se encontram reunidos, incluindo aqueles que resultam do RGIC e que são aplicáveis ao Aviso.</p>
--	---

**16.** Por fim e relativamente às cartas conforto *ad-hoc* juntas com a pronúncia (Docs. n.ºs 1 e 2), estas não alteram a situação económico-financeira da requerente no ano de 2024 e, muito menos, nos anos de 2022 e 2023.

**17.** Verifica-se, assim, pelos fundamentos de facto e de direito avançados e taxados acima, bem como no Relatório preliminar, que, com base nos documentos fiáveis e completos acedidos referentes aos anos de 2022 e 2023, não estão reunidos no presente caso, com o rigor e segurança jurídica que se impõem, sequer indiciariamente, e ao abrigo de um processo racional, objetivo, transparente e lógico as condições necessárias para se afastar a qualificação da requerente como “empresa em dificuldade”.

Reapreciado o processo, corrige-se o motivo de exclusão, retirando-se o critério previsto na subalínea v) da alínea i) do Ponto 7.2 do Aviso, e mantendo-se o critério previsto na subalínea i) da alínea i) do Ponto 7.2 do Aviso.

4. Relativamente às outras despesas não consideradas

Reapreciada a candidatura, foi considerada a atualização das despesas indicada pelo candidato, pelo que se corrigiu o ponto associado à justificação de despesa na *checklist*.

N.º candidatura	208
Entidade	RDO - Rodoviária do Oeste, Lda.
Pronúncia	<p>Exmos. Senhores,</p> <p>Esperamos que se encontrem bem.</p> <p>Remete-se, em anexo, para vossa análise, pronúncia à proposta de decisão emitida referente à candidatura apresentada pela RDO - Rodoviária do Oeste, Lda., ao Aviso de Abertura de Concurso N.º 01/C21-i12/2024 - Medida Reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos (ver, por favor, documento PDF Relatório de Pronúncia – RDO).</p> <p>A RDO - Rodoviária do Oeste, Lda., encontra-se naturalmente ao dispor para o esclarecimento de qualquer questão que surja.</p> <p>Muito obrigada.</p> <p>Com os melhores cumprimentos,</p> <p>RDO - Rodoviária do Oeste, Lda.</p> <p>Anexo:</p>



f

Exmos. Senhores  
Secretaria Geral do Ambiente  
Fundo Ambiental  
Rua de O Século n.º 63, 3.º  
1200-433 Lisboa

Torres Novas, 13 de novembro de 2024

Assunto: Aviso n.º 01/C21-i12/2024 – Relatório Preliminar – Direito de Pronúncia

Exmos. Senhores

Nos termos do ponto 7.º da Proposta de Decisão Fundamentada Sobre as Candidaturas/Relatório Preliminar das candidaturas realizadas no âmbito do Aviso n.º 01/C21-i12/2024\_Descarbonização dos Transportes Públicos, vem a RDO Rodoviária do Oeste, Lda, exercer o direito de pronúncia nos seguintes termos:

1. A Rodoviária do Tejo, S.A., titular do número de identificação fiscal 502 513 900, é a detentora da totalidade do capital social das empresas:
  - a. RDL RODOVIÁRIA DO LIS, LDA., NIF n.º 507802950
  - b. RDL RODOVIÁRIA DO LIS II, UNIPessoal LDA, NIF n.º 517478579
  - c. RDO RODOVIÁRIA DO OESTE, LDA., NIF n.º 500600546
  - d. RMTEJO II - TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE PASSAGEIROS, UNIPessoal, LDA., NIF n.º 517077744
  
2. A Rodoviária do Tejo, S.A., apresentou por si individualmente e para cada uma das empresas acima referidas, uma candidatura no âmbito do Aviso supra identificado, abrangendo o total de 38 viaturas em 5 candidaturas;

RDO Rodoviária do Oeste, Lda. • C.R.C. Caldas da Rainha n.º 522 • Capital Social €1.063.000,00 • NIF 500600546



Rua Dr. Leão Azeite, S/N, 2500-226 Caldas da Rainha • T 262 831 067 • F 262 831 078 • @ rdo@rodoviaridoeste.pt • www.rodoviaridoeste.pt



Face ao exposto, vem a RDO Rodoviária do Oeste, Lda solicitar o enquadramento da sua candidatura para efeito de atribuição de financiamento, uma vez que a soma do total de emissões anuais evitadas pelo conjunto das cinco empresas, colocaria a candidatura em terceiro lugar da Categoria 2, com 1991,08986 tonCO2eq, tendo por referência a informação disponibilizada no Relatório em apreço.

Cumpre-nos ainda referir que o valor indicado no Relatório Preliminar no total de emissões anuais evitadas pela RDO Rodoviária do Oeste, Lda, não corresponde ao apresentado em sede de candidatura por esta empresa. Onde consta 181,74 tonCO2eq deveria constar 247,87 tonCO2eq.

Salientamos ainda que a não consideração para efeito de financiamento das candidaturas das empresas do Grupo Rodoviária do Tejo, não prejudica apenas as empresas, mas também a mobilidade e os objetivos de descarbonização das regiões onde operam.

Por conseguinte, as razões de interesse público atrás apontadas justificam que os fundamentos indicados na presente pronúncia sejam devidamente ponderados de modo a alcançar os objetivos preconizados pelo Aviso nº 01/C21-i12/2024.

Agradecemos desde já toda a atenção que esta nossa exposição possa merecer e ficamos a aguardar a V/ resposta, que se espera possa acolher as nossas pretensões, sempre em prol de um processo descarbonização justo e equitativo.

Com os melhores cumprimentos,

**RDO - RODOVIÁRIA DO OESTE, LDA.**  
A Gerência

A Gerência

RDO Rodoviária do Oeste, Lda • C.R.C. Caldas da Rainha n.º 572 • Capital Social €1.063.000,00 • NIF 500 600 5416



Rua Dr. Leão Azeido, S/N, 2500-226 Caldas da Rainha • T 262 831 057 • F 262 831 078 • @ rdo@rodoviariadoeste.pt • www.rodoviariadoeste.pt

<p>Resposta</p>	<p>Conforme disposto no ponto 12.3 do Aviso, para cada candidatura/operação são aplicados os parâmetros de avaliação e os coeficientes de ponderação constantes do Anexo IV do Aviso, Parâmetros e critérios de seleção, no sentido de ser obtida uma classificação final de mérito. Posteriormente é elaborada uma lista hierarquizada de candidaturas em função da pontuação de mérito obtida, sendo por isso este um processo independente e autónomo, para cada candidatura de forma individual.</p> <p>Conforme consta no ponto 1.4 do Aviso, o âmbito deste investimento foi alargado aos restantes territórios de Portugal Continental (com a criação da Categoria 2), mantendo-se o objetivo de apoiar operações com maior potencial de descarbonização. As candidaturas para a execução de operações nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto foram submetidas na Categoria 1, conforme consta no ponto 1.5 do Aviso.</p>
-----------------	---

N.º candidatura	209
Entidade	RDL RODOVIÁRIA DO LIS, LDA
Pronúncia	<p>Exmos. Senhores,</p> <p>Esperamos que se encontrem bem.</p> <p>Remete-se, em anexo, para vossa análise, pronúncia à proposta de decisão emitida referente à candidatura apresentada pela RDL - RODOVIÁRIA DO LIS, LDA., ao Aviso de Abertura de Concurso N.º 01/C21-i12/2024 - Medida Reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos (ver, por favor, documento PDF Relatório de Pronúncia – RDL).</p> <p>A RDL - RODOVIÁRIA DO LIS, LDA., encontra-se naturalmente ao dispor para o esclarecimento de qualquer questão que surja.</p> <p>Muito obrigada.</p> <p>Com os melhores cumprimentos,</p> <p>RDL - RODOVIÁRIA DO LIS, LDA.</p> <p>Anexo:</p>



Exmos. Senhores  
Secretaria Geral do Ambiente  
Fundo Ambiental  
Rua de O Século nº 63, 3º  
1200-433 Lisboa

Torres Novas, 13 de novembro de 2024

Assunto: Aviso nº 01/C21-i12/2024 -- Relatório Preliminar – Direito de Pronúncia

Exmos. Senhores

Nos termos do ponto 7º da Proposta de Decisão Fundamentada Sobre as Candidaturas/Relatório Preliminar das candidaturas realizadas no âmbito do Aviso nº 01/C21-i12/2024\_Descarbonização dos Transportes Públicos, vem a RDL RODOVIÁRIA DO LIS II, UNIPessoal LDA., exercer o direito de pronúncia nos seguintes termos:

1. A Rodoviária do Tejo, S.A., titular do número de identificação fiscal 502 513 900, é a detentora da totalidade do capital social das empresas:
  - a. RDL RODOVIÁRIA DO LIS, LDA., NIF nº 507802950
  - b. RDL RODOVIÁRIA DO LIS II, UNIPessoal LDA, NIF nº 517478579
  - c. RDO RODOVIÁRIA DO OESTE, LDA., NIF n.º 500600546
  - d. RMTEJO II - TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE PASSAGEIROS, UNIPessoal, LDA., NIF nº 517077744
  
2. A Rodoviária do Tejo, S.A., apresentou por si individualmente e para cada uma das empresas acima referidas, uma candidatura no âmbito do Aviso supra identificado, abrangendo o total de 38 viaturas em 5 candidaturas;



Av. Heróis de Angola nº 30, 2º Esq., 2400-153 Leiria • T 244 813 792 • rdl@rodoviaradolis.pt • www.rodoviaradolis.pt

RDL Rodoviária do Lis II, Unipessoal Lda. • C.I.C.C. Vila Nova de Barquinha • Capital Social € 100.000,00 • NIF 517 478 579



Handwritten initials or signature.

3. Cada uma das candidaturas, foi elaborada e apresentada tendo em conta as necessidades inerentes à rede de serviço público de transporte, operada ou em fase de atribuição da operação a cada uma das empresas, com a seguinte distribuição:

- a. RDL RODOVIÁRIA DO LIS, LDA. - 17 viaturas
- b. RDL RODOVIÁRIA DO LIS II, UNIPessoal LDA. - 5 viaturas
- c. RDO RODOVIÁRIA DO OESTE, LDA. - 5 viaturas
- d. RMTEJO II-TRANSP. RODOVIÁRIOS DE PASSAGEIROS, UNIPessoal, LDA. - 5 viaturas
- e. RODOVIARIA DO TEJO, S.A. - 6 viaturas

4. Todas as candidaturas foram enquadradas, tendo quatro sido avaliadas com classificação máxima (5) e uma com classificação de 4,5;

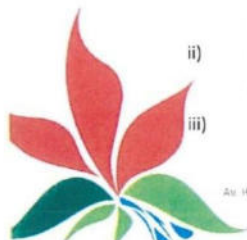
5. Cumpre esclarecer que a multiplicidade de empresas advém da obrigatoriedade imposta pelas diversas Autoridades de Transportes, de criação de empresa com o objetivo único de operar a sua rede de transportes.

6. Não fora esta exigência, que nos é imposta, teríamos apenas uma empresa a apresentar candidatura (Rodoviária do Tejo) com a totalidade das viaturas, o que conduziria a uma valorização diferente no critério de desempate, do que aquele que se apresenta no Relatório Preliminar;

7. Para além dos aspetos que decorrem diretamente das candidaturas apresentadas, releva ainda manifestar a nossa opinião quanto aos critérios definidos para avaliação das mesmas, com particular destaque para o critério de desempate. Em nosso entendimento o critério utilizado enferma de graves debilidades, nomeadamente:

- i) acentua a discriminação existente entre os grandes centros urbanos e o restante território;
- ii) acentua a discrepância e prejudica a equidade no acesso aos financiamentos tendo em conta a dimensão do Operador e/ou da candidatura;
- iii) Promove o desperdício de recursos e não a sua otimização.

RDL Rodoviária do Lis II, Unipessoal Lda • C.H.C. Via Nova da Barquinha • Capital social € 100.000,00 • NIF 937.478.579



Ave. Heróis de Angola nº 30, 2ª Esq., 2400-153 Leiria • T 244 813 792 • rdl@rodovianadolis.pt • www.rodovianadolis.pt



Face ao exposto, vem a RDL RODOVIÁRIA DO LIS II, UNIPessoal LDA., solicitar o enquadramento da sua candidatura para efeito de atribuição de financiamento, uma vez que a soma do total de emissões anuais evitadas pelo conjunto das cinco empresas, colocaria a candidatura em terceiro lugar da Categoria 2, com 1991,08986 tonCO2eq, tendo por referência a informação disponibilizada no Relatório em apreço.

Salientamos ainda que a não consideração para efeito de financiamento das candidaturas das empresas do Grupo Rodoviária do Tejo, não prejudica apenas as empresas, mas também a mobilidade e os objetivos de descarbonização das regiões onde operam.

Por conseguinte, as razões de interesse público atrás apontadas justificam que os fundamentos indicados na presente pronúncia sejam devidamente ponderados de modo a alcançar os objetivos preconizados pelo Aviso nº 01/C21-i12/2024.

Agradecemos desde já toda a atenção que esta nossa exposição possa merecer e ficamos a aguardar a V/ resposta, que se espera possa acolher as nossas pretensões, sempre em prol de um processo descarbonização justo e equitativo.

Com os melhores cumprimentos,

RDL - RODOVIÁRIA DO LIS, LDA.

A Gerência  
A Gerência



Av. Heróis de Angola nº 30, 2º Esq., 2400-153 Leiria • T 244 813 792 • rsl@rodoviariadolis.pt • www.rodoviariadolis.pt

RDL - Rodoviária do Lis II, Unipessoal Lda • C.R.L. Via Nova da Barquinha • Capital Social € 100.000,00 • NIF 517 478 579

<p>Resposta</p>	<p>Conforme disposto no ponto 12.3 do Aviso, para cada candidatura/operação são aplicados os parâmetros de avaliação e os coeficientes de ponderação constantes do Anexo IV do Aviso, Parâmetros e critérios de seleção, no sentido de ser obtida uma classificação final de mérito. Posteriormente é elaborada uma lista hierarquizada de candidaturas em função da pontuação de mérito obtida, sendo por isso este um processo independente e autónomo, para cada candidatura de forma individual.</p> <p>Conforme consta no ponto 1.4 do Aviso, o âmbito deste investimento foi alargado aos restantes territórios de Portugal Continental (com a criação da Categoria 2), mantendo-se o objetivo de apoiar operações com maior potencial de descarbonização. As candidaturas para a execução de operações nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto foram submetidas na Categoria 1, conforme consta no ponto 1.5 do Aviso.</p>
-----------------	---

N.º candidatura	210
Entidade	RDL RODOVIÁRIA DO LIS II, UNIPESSOAL LDA
Pronúncia	<p>Exmos. Senhores,</p> <p>Esperamos que se encontrem bem.</p> <p>Remete-se, em anexo, para vossa análise, pronúncia à proposta de decisão emitida referente à candidatura apresentada pela RDL RODOVIÁRIA DO LIS II, UNIPESSOAL, LDA., ao Aviso de Abertura de Concurso N.º 01/C21-i12/2024 - Medida Reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos (ver, por favor, documento PDF Relatório de Pronúncia – RDL II).</p> <p>A RDL RODOVIÁRIA DO LIS II, UNIPESSOAL, LDA., encontra-se naturalmente ao dispor para o esclarecimento de qualquer questão que surja.</p> <p>Muito obrigada.</p> <p>Com os melhores cumprimentos,</p> <p>RDL RODOVIÁRIA DO LIS II, UNIPESSOAL, LDA.</p> <p>Anexo:</p>



Exmos. Senhores  
Secretaria Geral do Ambiente  
Fundo Ambiental  
Rua de O Século nº 63, 3ª  
1200-433 Lisboa

Torres Novas, 13 de novembro de 2024

Assunto: Aviso nº 01/C21-i12/2024 -- Relatório Preliminar – Direito de Pronúncia

Exmos. Senhores

Nos termos do ponto 7º da Proposta de Decisão Fundamentada Sobre as Candidaturas/Relatório Preliminar das candidaturas realizadas no âmbito do Aviso nº 01/C21-i12/2024\_Descarbonização dos Transportes Públicos, vem a RDL RODOVIÁRIA DO LIS, LDA., exercer o direito de pronúncia nos seguintes termos:

1. A Rodoviária do Tejo, S.A., titular do número de identificação fiscal 502 513 900, é a detentora da totalidade do capital social das empresas:
  - a. RDL RODOVIÁRIA DO LIS, LDA., NIF nº 507802950
  - b. RDL RODOVIÁRIA DO LIS II, UNIPESSOAL LDA, NIF nº 517478579
  - c. RDO RODOVIÁRIA DO OESTE, LDA., NIF n.º 500600546
  - d. RMTEJO II - TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE PASSAGEIROS, UNIPESSOAL, LDA., NIF nº 517077744
  
2. A Rodoviária do Tejo, S.A., apresentou por si individualmente e para cada uma das empresas acima referidas, uma candidatura no âmbito do Aviso supra identificado, abrangendo o total de 38 viaturas em 5 candidaturas;



SEDE: Av. Heróis de Angola nº 30, 2ª Esq., 2400-153 Leiria • T 244 813 792 • F 244 837 722 • [rdl@rodoviaradolis.pt](mailto:rdl@rodoviaradolis.pt) • [www.rodoviaradolis.pt](http://www.rodoviaradolis.pt)  
DELEGAÇÃO COMERCIAL LEIRIA T 244 815 717 • F 244 811 509 • [alugueres.leiria@rodoviaradolis.pt](mailto:alugueres.leiria@rodoviaradolis.pt)  
DELEGAÇÃO COMERCIAL LOURICAL T 236 968 293 • F 236 968 209 • [alugueres.lourical@rodoviaradolis.pt](mailto:alugueres.lourical@rodoviaradolis.pt)  
(CHAMADA PARA REDE FIXA NACIONAL)

RDL Rodoviária do Lis, Lda • C.RCC Leiria • Capital Social €3.000.000,00 • NIF 507 802 950



Handwritten initials or signature in blue ink.

3. Cada uma das candidaturas, foi elaborada e apresentada tendo em conta as necessidades inerentes à rede de serviço público de transporte, operada ou em fase de atribuição da operação a cada uma das empresas, com a seguinte distribuição:

- a. RDL RODOVIÁRIA DO LIS, LDA. - 17 viaturas
- b. RDL RODOVIÁRIA DO LIS II, UNIPESSOAL LDA. - 5 viaturas
- c. RDO RODOVIÁRIA DO OESTE, LDA. - 5 viaturas
- d. RMTEJO II-TRANSP. RODOVIÁRIOS DE PASSAGEIROS, UNIPESSOAL, LDA. - 5 viaturas
- e. RODOVIARIA DO TEJO, S.A. - 6 viaturas

4. Todas as candidaturas foram enquadradas, tendo quatro sido avaliadas com classificação máxima (5) e uma com classificação de 4,5;

5. Cumpre esclarecer que a multiplicidade de empresas advém da obrigatoriedade imposta pelas diversas Autoridades de Transportes, de criação de empresa com o objetivo único de operar a sua rede de transportes.

6. Não fora esta exigência, que nos é imposta, teríamos apenas uma empresa a apresentar candidatura (Rodoviária do Tejo) com a totalidade das viaturas, o que conduziria a uma valorização diferente no critério de desempate, do que aquele que se apresenta no Relatório Preliminar;

7. Para além dos aspetos que decorrem diretamente das candidaturas apresentadas, releva ainda manifestar a nossa opinião quanto aos critérios definidos para avaliação das mesmas, com particular destaque para o critério de desempate. Em nosso entendimento o critério utilizado enferma de graves debilidades, nomeadamente:

- i) acentua a discriminação existente entre os grandes centros urbanos e o restante território;
- ii) acentua a discrepância e prejudica a equidade no acesso aos financiamentos tendo em conta a dimensão do Operador e/ou da candidatura;
- iii) Promove o desperdício de recursos e não a sua otimização.



SEDE: Av. Heróis de Angola nº 30, 2ª Esq., 2400-153 Leiria • T 244 813 792 • F 244 837 722 • rdl@rodoviaridolis.pt • www.rodoviaridolis.pt  
DELEGAÇÃO COMERCIAL LEIRIA T 244 815 717 • F 244 811 509 • alugueres.leiria@rodoviaridolis.pt  
DELEGAÇÃO COMERCIAL LOURICAL T 236 968 293 • F 236 968 209 • alugueres.lourical@rodoviaridolis.pt  
[CHAMADA PARA REDE FIXA NACIONAL]

RDL Rodoviária do Lis, Lda • C.R.C. Leiria • Capital Social €3.000.000,00 • NIF 507 602 950



Face ao exposto, vem a RDL RODOVIÁRIA DO LIS, LDA., solicitar o enquadramento da sua candidatura para efeito de atribuição de financiamento, uma vez que a soma do total de emissões anuais evitadas pelo conjunto das cinco empresas, colocaria a candidatura em terceiro lugar da Categoria 2, com 1991,08986 tonCO2eq, tendo por referência a informação disponibilizada no Relatório em apreço.

Salientamos ainda que a não consideração para efeito de financiamento das candidaturas das empresas do Grupo Rodoviária do Tejo, não prejudica apenas as empresas, mas também a mobilidade e os objetivos de descarbonização das regiões onde operam.

Por conseguinte, as razões de interesse público atrás apontadas justificam que os fundamentos indicados na presente pronúncia sejam devidamente ponderados de modo a alcançar os objetivos preconizados pelo Aviso nº 01/C21-i12/2024.

Agradecemos desde já toda a atenção que esta nossa exposição possa merecer e ficamos a aguardar a V/ resposta, que se espera possa acolher as nossas pretensões, sempre em prol de um processo descarbonização justo e equitativo.

Com os melhores cumprimentos,

RDL - RODOVIÁRIA DO LIS II, UNIPESSOAL, LDA  
Transportes Rodoviários de Passageiros, Unipessoal, Lda.  
A Gerência

A Gerência



SEDE: Av. Heróis de Angola nº 30, 2ª Esq., 2400-153 Leiria • T 244 813 792 • F 244 837 722 • rd@rodoviaridolis.pt • www.rodoviaridolis.pt  
DELEGAÇÃO COMERCIAL LEIRIA T 244 815 717 • F 244 811 509 • alugueres.leiria@rodoviaridolis.pt  
DELEGAÇÃO COMERCIAL LOUÇA T 236 958 293 • F 236 968 209 • alugueres.loucal@rodoviaridolis.pt  
(CHAMADA PARA REDE FIXA NACIONAL)

RDL - Rodoviária do Lis, Lda • C.R.C. Leiria • Capital Social €3.000.000,00 • NIF 507 802 950

<p>Resposta</p>	<p>Conforme disposto no ponto 12.3 do Aviso, para cada candidatura/operação são aplicados os parâmetros de avaliação e os coeficientes de ponderação constantes do Anexo IV do Aviso, Parâmetros e critérios de seleção, no sentido de ser obtida uma classificação final de mérito. Posteriormente é elaborada uma lista hierarquizada de candidaturas em função da pontuação de mérito obtida, sendo por isso este um processo independente e autónomo, para cada candidatura de forma individual.</p> <p>Conforme consta no ponto 1.4 do Aviso, o âmbito deste investimento foi alargado aos restantes territórios de Portugal Continental (com a criação da Categoria 2), mantendo-se o objetivo de apoiar operações com maior potencial de descarbonização. As candidaturas para a execução de operações nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto foram submetidas na Categoria 1, conforme consta no ponto 1.5 do Aviso.</p>
-----------------	---

N.º candidatura	211
Entidade	RODOVIÁRIA DO TEJO, S.A.
Pronúncia	<p>Exmos. Senhores,</p> <p>Esperamos que se encontrem bem.</p> <p>Remete-se, em anexo, para vossa análise, pronúncia à proposta de decisão emitida referente à candidatura apresentada pela RODOVIÁRIA DO TEJO, S.A., ao Aviso de Abertura de Concurso N.º 01/C21-i12/2024 - Medida Reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos (ver, por favor, documento PDF Relatório de Pronúncia – RT).</p> <p>A RODOVIÁRIA DO TEJO, S.A., encontra-se naturalmente ao dispor para o esclarecimento de qualquer questão que surja.</p> <p>Muito obrigada.</p> <p>Com os melhores cumprimentos,</p> <p>RODOVIÁRIA DO TEJO, S.A.</p> <p>Anexo:</p>



14

Exmos. Senhores  
Secretaria Geral do Ambiente  
Fundo Ambiental  
Rua de O Século nº 63, 3º  
1200-433 Lisboa

Torres Novas, 13 de novembro de 2024

Assunto: Aviso nº 01/C21-i12/2024 -- Relatório Preliminar – Direito de Pronuncia

Exmos. Senhores

Nos termos do ponto 7º da Proposta de Decisão Fundamentada Sobre as Candidaturas/Relatório Preliminar das candidaturas realizadas no âmbito do Aviso nº 01/C21-i12/2024\_Descarbonização dos Transportes Públicos, vem a Rodoviária do Tejo, S.A. exercer o direito de pronúncia nos seguintes termos:

1. A Rodoviária do Tejo, S.A., titular do número de identificação fiscal 502 513 900, é a detentora da totalidade do capital social das empresas:
  - a. RDL RODOVIÁRIA DO LIS, LDA., NIF nº 507802950
  - b. RDL RODOVIÁRIA DO LIS II, UNIPESSOAL LDA, NIF nº 517478579
  - c. RDO RODOVIÁRIA DO OESTE, LDA., NIF n.º 500600546
  - d. RMTEJO II - TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE PASSAGEIROS, UNIPESSOAL, LDA., NIF nº 517077744
  
2. A Rodoviária do Tejo, S.A., apresentou por si individualmente e para cada uma das empresas acima referidas, uma candidatura no âmbito do Aviso supra identificado, abrangendo o total de 38 viaturas em 5 candidaturas;

11/11/2024

RODOVIÁRIA DO TEJO, S.A.  
Rua do Nogueiral (Edifício Galma) • 2350-413 Torres Novas  
Tel. 249 810 700 • Fax 249 810 718 • rodotejo@rodotejo.pt • www.rodotejo.pt  
Capital Social 9.125.267,85 € • N. C.: PT 502 513 900 • Mat. Cons. Torres Novas n.º 1061





4

3. Cada uma das candidaturas, foi elaborada e apresentada tendo em conta as necessidades inerentes à rede de serviço público de transporte, operada ou em fase de atribuição da operação a cada uma das empresas, com a seguinte distribuição:
  - a. RDL RODOVIÁRIA DO LIS, LDA. - 17 viaturas
  - b. RDL RODOVIÁRIA DO LIS II, UNIPESSOAL LDA. - 5 viaturas
  - c. RDO RODOVIÁRIA DO OESTE, LDA. - 5 viaturas
  - d. RMTEJO II-TRANSP. RODOVIÁRIOS DE PASSAGEIROS, UNIPESSOAL, LDA. - 5 viaturas
  - e. RODOVIARIA DO TEJO, S.A. - 6 viaturas
4. Todas as candidaturas foram enquadradas, tendo quatro sido avaliadas com classificação máxima (5) e uma com classificação de 4,5;
5. Cumpre esclarecer que a multiplicidade de empresas advém da obrigatoriedade imposta pelas diversas Autoridades de Transportes, de criação de empresa com o objetivo único de operar a sua rede de transportes.
6. Não fora esta exigência, que nos é imposta, teríamos apenas uma empresa a apresentar candidatura (Rodoviária do Tejo) com a totalidade das viaturas, o que conduziria a uma valorização diferente no critério de desempate, do que aquele que se apresenta no Relatório Preliminar;
7. Para além dos aspetos que decorrem diretamente das candidaturas apresentadas, releva ainda manifestar a nossa opinião quanto aos critérios definidos para avaliação das mesmas, com particular destaque para o critério de desempate. Em nosso entendimento o critério utilizado enferma de graves debilidades, nomeadamente:
  - i) acentua a discriminação existente entre os grandes centros urbanos e o restante território;
  - ii) acentua a discrepância e prejudica a equidade no acesso aos financiamentos tendo em conta a dimensão do Operador e/ou da candidatura;
  - iii) Promove o desperdício de recursos e não a sua otimização.

IMP007.00

RODOVIÁRIA DO TEJO, S.A.  
Rua do Nogueiral (Edifício Galinha) • 2350-413 Torres Novas  
Tel. 249 810 700 • Fax 249 810 710 • rodotejo@rodotejo.pt • www.rodotejo.pt  
Capital Social 9 125 267,86 € • N. C.: PT 502 513 900 • Mat. Cons. Torres Novas n.º 1061





Face ao exposto, vem a Rodoviária do Tejo por si e em representação das empresas suas participadas supra identificadas, solicitar o enquadramento da(s) sua(s) candidatura(s) para efeito de atribuição de financiamento, uma vez que a soma do total de emissões anuais evitadas pelo conjunto das cinco empresas, colocaria a candidatura em terceiro lugar da Categoria 2, com 1991,08986 tonCO2eq, tendo por referência a informação disponibilizada no Relatório em apreço.

Cumpramos ainda referir que o valor indicado no Relatório Preliminar no total de emissões anuais evitadas pela Rodoviária do Tejo não corresponde ao apresentado em sede de candidatura por esta empresa. Onde consta 208,64 tonCO2eq deveria constar 212,19 tonCO2eq.

Salientamos ainda que a não consideração para efeito de financiamento das candidaturas das empresas do Grupo Rodoviária do Tejo, não prejudica apenas as empresas, mas também a mobilidade e os objetivos de descarbonização das regiões onde operam.

Por conseguinte, as razões de interesse público atrás apontadas justificam que os fundamentos indicados na presente pronúncia sejam devidamente ponderados de modo a alcançar os objetivos preconizados pelo Aviso nº 01/C21-i12/2024.

Agradecemos desde já toda a atenção que esta nossa exposição possa merecer e ficamos a aguardar a V/ resposta, que se espera possa acolher as nossas pretensões, sempre em prol de um processo descarbonização justo e equitativo.

Com os melhores cumprimentos,

RODOVIÁRIA DO TEJO, S.A.  
A Administração

A Administração

IMP/007/00

RODOVIÁRIA DO TEJO, S.A.  
Rua do Nogueiral (Edifício Galinha) • 2300-413 Torres Novas  
Tel. 249 810 700 • Fax 249 810 719 • rodotejo@rodotejo.pt • www.rodotejo.pt  
Capital Social 8.125.287,85 € • N. C.: PT 502 513 900 • Mat. Cons. Torres Novas n.º 1051



Resposta


Conforme disposto no ponto 12.3 do Aviso, para cada candidatura/operação são aplicados os parâmetros de avaliação e os coeficientes de ponderação constantes do Anexo IV do Aviso, Parâmetros e critérios de seleção, no sentido de ser obtida uma classificação final de mérito. Posteriormente é elaborada uma lista hierarquizada de candidaturas em função da pontuação de mérito obtida, sendo por isso este um processo independente e autónomo, para cada candidatura de forma individual.

Conforme consta no ponto 1.4 do Aviso, o âmbito deste investimento foi alargado aos restantes territórios de Portugal Continental (com a criação da Categoria 2), mantendo-se o objetivo de apoiar operações com maior potencial de descarbonização. As candidaturas para a execução de operações nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto foram submetidas na Categoria 1, conforme consta no ponto 1.5 do Aviso.

N.º candidatura	215
Entidade	RMTEJO II – TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE PASSAGEIROS UNIPESSOAL LDA
Pronúncia	Exercendo o seu direito de pronúncia, submete-se em anexo a carta da RMTejo II, Lda.
Resposta	Na pronúncia submetida na plataforma, não foi anexada carta da RMTejo II, Lda.

N.º candidatura	224
Entidade	Descarbonização dos Transportes Públicos - Município da Chamusca - Autocarro Elétrico
Pronúncia	<p>Exmo.(a) Senhor(a),</p> <p>O Município da Chamusca vem por este meio apresentar pronúncia no âmbito da audiência prévia referente ao relatório preliminar do AAC N.º 01/C21-i12/2024 Descarbonização dos Transportes Públicos - Município da Chamusca - Autocarro Elétrico.</p> <p>Atenciosamente, João Matias Ferreira</p> <p>Anexo: (reproduz-se o documento de pronúncia)</p> <p>Assunto: [Fundo Ambiental] - Audiência Prévia Candidatura - N.º 01/C21-i12/2024 - Medida Reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos</p> <p>Exmos. Srs.</p> <p>Na sequência da notificação que nos foi remetida, relativa à avaliação das candidaturas apresentadas no âmbito do Aviso n.º 01/C21-i12/2024, vem o Município da Chamusca apresentar pronúncia, em sede de audiência dos interessados, e ao abrigo do disposto no artigo 122.º do Código do Procedimento Administrativo, da Proposta de Decisão Fundamentada sobre as Candidaturas, nos seguintes termos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- O objetivo do investimento abrangido pelo Aviso supra mencionado, foi o de reforçar a aposta na descarbonização dos transportes públicos, nomeadamente, através do aumento do número de novos autocarros de zero emissões, bem como incluir a instalação de estações de carregamento ou reabastecimento;</li> <li>- A extensão do Aviso foi alargada a todo o território continental, de forma a contribuir para uma maior coesão territorial e garantir a adequada cobertura territorial, bem como a justa repartição das verbas disponíveis;</li> <li>- Pretendeu-se, ainda, que o procedimento de concurso se desenvolvesse com base em critérios objetivos, transparentes e não discriminatórios, e tivesse como beneficiários Municípios, Áreas Metropolitanas, Comunidades Intermunicipais e empresas, entidades e concessionárias com competências no domínio do transporte público coletivo de passageiros;</li> <li>- A dotação afeta ao Aviso foi de €90.000.000,00 (noventa milhões de euros), tendo o financiamento por beneficiário uma dotação máxima de €12.000.000,00 (doze milhões de euros);</li> <li>- O Município da Chamusca apresentou a sua candidatura em 29 de julho de 2024, tendo obtido a classificação final de 4,25, que, ainda assim, não lhe permitiu ser contemplado com qualquer verba para a concretização do projeto proposto;</li> </ul>

	<p>- Apesar do número de candidaturas apresentadas e aceites, bem como do mérito generalizado das mesmas, verifica-se que na categoria 2, apenas serão financiadas por inteiro as candidaturas colocadas nos cinco primeiros lugares da ordenação;</p> <p>- Por outro lado, tendo em conta que o aviso foi aberto para todo o território do continente português, de modo a contribuir para uma maior coesão e a adequada cobertura territorial, bem como a justa repartição das verbas disponíveis, não podemos deixar de estranhar que as candidaturas a apoiar na totalidade sejam todas de entidades do norte e centro do país;</p> <p>- Para além de que, apenas cinco entidades consomem a quase totalidade da verba disponível, inviabilizando-se, desse modo o desenvolvimento de um maior número de projetos igualmente meritórios;</p> <p>Entende-se, por isso, que a Proposta de Decisão <b><u>não cumpre os desígnios do conteúdo do próprio Aviso</u></b>, porquanto:</p> <p>- O reforço da coesão económica e social deve ser alcançado por meio da redução das disparidades entre as diversas regiões do território nacional, de forma a permitir um desenvolvimento territorial uniforme e igualitário, o que não acontece no presente caso, uma vez que, se contemplam projetos de apenas duas regiões do país;</p> <p>- As populações devem dispor de mecanismos que lhes permitam aceder a serviços públicos, habitação ou oportunidades de emprego, de igual modo em todas as regiões, só assim se alcançando um desenvolvimento mais equilibrado e sustentável, devendo, por isso, os apoios aos investimentos ter como objetivo primordial o desígnio de reforçar a coesão económica e social, o que no presente caso não se vislumbra, pois como já se referiu, e não obstante a panóplia de candidaturas apresentadas por diversas entidades das mais diversas regiões do país, a decisão de financiamento abrange apenas uma parte do território nacional;</p> <p>- Acresce ao exposto, que também não se verifica uma justa repartição das verbas disponíveis, pois proposta de decisão visa contemplar apenas uma ínfima parte dos projetos apresentados, com a quase totalidade da verba disponível para o efeito;</p> <p>- Assim, e não obstante se poder reconhecer mérito aos projetos contemplados, outros haverá que certamente também irão acrescentar valor significativo aos respetivos territórios, pelo que se defende que o quadro diversificado de apoios, deve permitir suportar ações nacionais, regionais e locais que, fundamentados em políticas de evolução, permitam fazer face aos desafios estruturais, bem como constituir um forte impulso ao fortalecimento económico e social sustentável de todas as regiões.</p> <p>Deste modo, julga-se que as considerações acima expostas deverão ser ponderadas, só assim se garantindo a maximização do aproveitamento dos fundos em questão.</p>
Resposta	<p>Conforme consta no ponto 1.4 do Aviso, o âmbito deste investimento foi alargado aos restantes territórios de Portugal Continental (com a criação da Categoria 2), mantendo-se o objetivo de apoiar operações com maior potencial de descarbonização.</p> <p>O Fundo Ambiental procedeu à ordenação das candidaturas considerando os critérios de desempate que constam dos n.ºs 12.7 e 12.8 do aviso. A candidatura do Município da Chamusca foi admitida, condicionada à disponibilidade de dotação para a financiar, não tendo havido dotação suficiente para a financiar após distribuição da verba pelos candidatos colocados nos lugares acima da ordenação, que apresentam maior potencial de descarbonização.</p>

N.º candidatura	226																																			
Entidade	Transdev Norte SA																																			
Pronúncia	<p>Anexamos a pronúncia da Transdev Norte. É, também, anexado o relatório final do concurso Público para a concessão de serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros na CIM do Tâmega e Sousa.</p> <p>Atentamente,</p> <p>Anexo:</p> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: right; margin-top: 20px;"> <p>À ENTIDADE GESTORA DO FUNDO AMBIENTAL Rua de "O Século", n.º 63 – Piso 2 1200-433 Lisboa</p> </div> <p><b>ASSUNTO:</b> Aviso N.º 01/C21-i12/2024 – Relatório Preliminar   Pronúncia em sede de audiência prévia</p> <p><b>TRANSDEV NORTE, S.A.</b>, (doravante "<b>Transdev</b>" ou "<b>Pronunciante</b>") notificada do Relatório Preliminar elaborado no âmbito do Concurso publicitado pelo <i>Aviso de Abertura de Concurso n.º 01/C21-i12/2024 – Descarbonização dos transportes públicos ("Concurso" e "Aviso de Abertura"</i>, respetivamente), e para, querendo, se pronunciar em sede de audiência prévia quanto à decisão naquele projetada, vem apresentar a sua</p> <p style="text-align: center;"><b><u>PRONÚNCIA</u></b></p> <p>o que faz nos termos e com os fundamentos seguintes:</p> <p><b>I. CONSIDERAÇÕES INTRODUTÓRIAS</b></p> <p><b>1.</b> A Pronunciante, enquanto candidata no âmbito da Categoria 2 de financiamento, foi notificada, a 29/10/2024, do Relatório Preliminar elaborado no âmbito do Concurso<sup>1</sup>, em cujos termos é proposta a atribuição de verbas nos termos do quadro seguinte:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>N.º candidatura</th> <th>Nome da Entidade</th> <th>Montante a financiar em candidatura (€)</th> <th>Financiamento a atribuir (€)</th> <th>% financiamento</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>262</td> <td>GUIMABUS EMPRESA TRANSPORTES DE GUIMARÃES, UNIPessoal, LDA.</td> <td>12 000 000,00</td> <td>12 000 000,00</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>196</td> <td>TUB -TRANSPORTES URBANOS DE BRAGA, E.M.</td> <td>11 781 575,72</td> <td>11 781 575,72</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>192</td> <td>Município de Viana do Castelo</td> <td>5 605 785,84</td> <td>5 605 785,84</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>94</td> <td>SERVIÇOS MUNICIPALIZADOS DE TRANSPORTES URBANOS DE COIMBRA</td> <td>8 307 900,00</td> <td>8 307 900,00</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>206</td> <td>Auto Viação Feirense, LDA</td> <td>7 290 000,00</td> <td>7 290 000,00</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>226</td> <td>Transdev Norte SA</td> <td>7 220 500,00</td> <td>14 738,44</td> <td>0,20% (1)</td> </tr> </tbody> </table> <p><small>(1) Atribui-se a dotação remanescente da categoria, até perfazer 45 000 000 €, condicionado à aceitação pelo candidato.</small></p> <p><sup>1</sup> A Pronunciante foi ainda notificada, no dia 30/10/2024, da 1.ª alteração ao Relatório Preliminar, na qual é acrescentada a proposta de atribuição do montante de €14.738,44 à sua candidatura, correspondente ao montante remanescente depois da distribuição, pelas cinco candidaturas vencedoras, de €44.985.261,56.</p> <p>Transdev Norte, S.A. Rua das Arcas - Edifício Transdev, Pinheiro – 4810-647 Pinheiro, Guimarães Tel: +351 253 516 529 / +351 253 415 015 (6) – Fax: +351 253 514 768 Capital Social 800.000,00 Euros. NIF 500 036 365. Matric. na C.R.C. de Mondim de Basto sob o n.º 500 036 365 <a href="http://www.transdev.pt">www.transdev.pt</a></p>	N.º candidatura	Nome da Entidade	Montante a financiar em candidatura (€)	Financiamento a atribuir (€)	% financiamento	262	GUIMABUS EMPRESA TRANSPORTES DE GUIMARÃES, UNIPessoal, LDA.	12 000 000,00	12 000 000,00	100%	196	TUB -TRANSPORTES URBANOS DE BRAGA, E.M.	11 781 575,72	11 781 575,72	100%	192	Município de Viana do Castelo	5 605 785,84	5 605 785,84	100%	94	SERVIÇOS MUNICIPALIZADOS DE TRANSPORTES URBANOS DE COIMBRA	8 307 900,00	8 307 900,00	100%	206	Auto Viação Feirense, LDA	7 290 000,00	7 290 000,00	100%	226	Transdev Norte SA	7 220 500,00	14 738,44	0,20% (1)
N.º candidatura	Nome da Entidade	Montante a financiar em candidatura (€)	Financiamento a atribuir (€)	% financiamento																																
262	GUIMABUS EMPRESA TRANSPORTES DE GUIMARÃES, UNIPessoal, LDA.	12 000 000,00	12 000 000,00	100%																																
196	TUB -TRANSPORTES URBANOS DE BRAGA, E.M.	11 781 575,72	11 781 575,72	100%																																
192	Município de Viana do Castelo	5 605 785,84	5 605 785,84	100%																																
94	SERVIÇOS MUNICIPALIZADOS DE TRANSPORTES URBANOS DE COIMBRA	8 307 900,00	8 307 900,00	100%																																
206	Auto Viação Feirense, LDA	7 290 000,00	7 290 000,00	100%																																
226	Transdev Norte SA	7 220 500,00	14 738,44	0,20% (1)																																



2. Resulta do Relatório Preliminar que a candidatura da Transdev foi graduada em sexto lugar, imediatamente abaixo das cinco candidaturas colocadas nos lugares cimeiros (todas elas financiadas a 100%), unicamente depois de aplicados quatro critérios sucessivos de desempate (pois todas as candidaturas obtiveram a mesma pontuação), nos termos dos pontos 12.7 e 12.8 do Aviso de Abertura.

3. Significa isto que, identificando-se alguma desconformidade determinante da exclusão de qualquer uma das cinco candidaturas colocadas nos primeiros lugares (ou a correção em baixa da pontuação de qualquer dos cinco primeiros classificados), a Transdev passará a integrar o leque de entidades cujas candidaturas são financiadas a 100%.

ORA,

4. Depois de consultadas e analisadas as candidaturas colocadas nos primeiros cinco lugares, é precisamente essa a conclusão a que se chega.

5. Em concreto, e como se verá em maior detalhe *infra*, duas das candidaturas colocadas nos primeiros cinco lugares, **e uma delas de forma flagrante**, apresentam desconformidades que impõem a respetiva exclusão ou a correção da pontuação atribuída, ou, no limite, exigem a prestação de esclarecimentos adicionais sobre os respetivos termos, sob pena de serem financiadas candidaturas assentes em pressupostos desconforme com a realidade.

VEJAMOS EM CONCRETO:

## II. A NECESSIDADE DE EXCLUSÃO DA CANDIDATURA DA AUTO VIAÇÃO FEIRENSE, LDA.

6. A candidatura da Auto Viação Feirense, Lda. ("Feirense") a financiamento faz referência à aquisição de 27 veículos *standard*, com a indicação de 50.000 km/ano e um consumo estimado de 40l/100km.

7. Para além disso, e com vista a demonstrar o cumprimento, entre outras, da exigência *cumulativa* prevista na al i) do ponto 10.1 do Aviso de Abertura – sem a qual a candidatura não poderia ser admitida –, a Feirense apresentou uma declaração da Comunidade Intermunicipal do Tâmega e Sousa ("CIM TS"), nos termos da qual esta entidade atestava

Transdev Norte, S.A.  
Rua das Arcas - Edifício Transdev, Pinheiro – 4810-647 Pinheiro, Guimarães  
Tel: +351 253 516 529 / +351 253 415 015 (6) – Fax: +351 253 514 768  
Capital Social 800.000,00 Euros. NIF 500 036 365. Matric. na C.R.C. de Mondim de Basto sob o n.º 500 036 365  
[www.transdev.pt](http://www.transdev.pt)



que a Feirense presta o serviço público de transporte rodoviário de passageiros na sua circunscrição territorial.

8. Essa declaração tem como objetivo demonstrar a *elegibilidade* da Feirense, nos termos e para os efeitos previstos no ponto 3 do Aviso de Abertura, na medida em que, para que a sua candidatura fosse admissível, exigia-se, nos termos dessa cláusula, que ela prestasse uma das modalidades do serviço público de transporte previstas nas als. a) a e) do ponto 3.1 do Aviso de Abertura.

9. A verdade, porém, é que a candidatura apresentada pela Feirense assenta na prestação de **falsas declarações**, e tem unicamente em vista defraudar a confiança de V. Exas. com o objetivo final de beneficiar de verbas de financiamento para prestação de um serviço público de transporte de passageiros cujas características são absolutamente dissonantes da operação de aquisição de veículos proposta pela Feirense.

10. Dito agora em termos absolutamente claros: **a operação de aquisição de veículos para a qual a Feirense se candidata é manifestamente desproporcional face aos serviços de transporte público de passageiros em que, supostamente, aqueles serão utilizados.**

11. E isto porque, embora **a Feirense seja prestadora do serviço público de transporte rodoviário de passageiros da CIM TS, ela é-o a título meramente transitório**, enquanto não se iniciar a operação da concessão do serviço de transporte público na CIM TS (o que acontecerá a 01/01/2025), e circunscreve-se à operação de uma única linha (Castelo de Paiva/Porto, na qual utilizará, no máximo, 3 veículos, sendo totalmente inexplicável a aquisição de 27 veículos standard a destinar a essa operação[!], que, como se referiu, se extinguirá daqui a menos de dois meses!).

12. Com efeito, na sequência de concurso público internacional, a concessão do serviço público de transporte rodoviário de passageiros da CIM TS, distribuída por 4 lotes, foi objeto de tantos outros contratos – **e nenhum deles tem como parte a Feirense** – cfr. o Relatório Final elaborado no âmbito do Concurso Público para a Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros na CIM TS, que se junta e aqui se dá por inteiramente reproduzido.

Transdev Norte, S.A.  
Rua das Arcas - Edifício Transdev, Pinheiro – 4810-647 Pinheiro, Guimarães  
Tel: +351 253 516 529 / +351 253 415 015 (6) – Fax: +351 253 514 768  
Capital Social 800.000,00 Euros. NIF 500 036 365. Matric. na C.R.C. de Mondim de Basto sob o n.º 500 036 365  
[www.transdev.pt](http://www.transdev.pt)



13. A Transdev sabe-o porque uma das empresas do grupo Transdev – a Transdev Tâmega e Sousa, Mobilidade e Transporte Público, Unipessoal, Lda. – é uma das concessionárias do serviço público de transporte rodoviário de passageiros da CIM TS, com contrato datado de 10/02/2022, e que se encontra plenamente em vigor, estando o início do período de exploração normal agendado para o próximo dia 1 de Janeiro de 2025 – momento a partir do qual todas as operações serão desenvolvidas pelos Concessionários, entre os quais não consta a Feirense).

14. Neste momento (e o mesmo se passava quando apresentou a sua candidatura), e, como se disse, de forma meramente transitória, **a Feirense explora somente 1 linha, e fá-lo-á apenas até 01/01/2025 (faltando menos de dois meses para essa data).**

15. Ou seja, a Feirense apresentou candidatura para aquisição de **27 veículos** e apresentando uma estimativa de **50.000 km/ano** para realização de uma operação em que tem uma intervenção residual (para além de temporária),

16. o que significa que os €7.290.000,00 de financiamento correspondentes à candidatura da Feirense dizem, na verdade, respeito a uma "operação" que terminará **em menos de dois meses, e envolveria, caso os veículos fossem atempadamente adquiridos, a utilização de um ou dois veículos (e nunca 27[!], como pretende a Feirense).**

17. Escusado será dizer que, atendendo à "operação" da Feirense na CIM Tâmega e Sousa – a exploração de ou duas linhas –, a aquisição de 27 veículos é absolutamente descabida, e a indicação de 50.000 km/ano totalmente irrealista.

18. Dito de outro modo, a candidatura da Feirense baseia-se na **prestação de falsas declarações**, cujo intuito, como já se referiu, foi apenas o de iludir V. Exas. e conseguir, assim, que a sua candidatura fosse selecionada.

19. Realce-se, a este respeito, que a Feirense teve de submeter, com a sua candidatura, uma Declaração de Compromisso em como cumpria os critérios de elegibilidade definidos, designadamente o compromisso de que "os ativos associados ao projeto serão utilizados exclusivamente no âmbito da respetiva missão de serviço público e no cumprimento das respetivas obrigações legais e contratuais".

Transdev Norte, S.A.  
Rua das Arcas - Edifício Transdev, Pinheiro – 4810-647 Pinheiro, Guimarães  
Tel: +351 253 516 529 / +351 253 415 015 (6) – Fax: +351 253 514 768  
Capital Social 800.000,00 Euros. NIF 500 036 365. Matric. na C.R.C. de Mondim de Basto sob o n.º 500 036 365.  
[www.transdev.pt](http://www.transdev.pt)



20. O cumprimento desse compromisso pressupunha, então, que a Feirense utilizasse os 27 veículos propostos na exploração do par de linhas que opera no âmbito da CIM TS (não esquecendo que apenas o faria por um período inferior a 2 meses).

21. Ora, assim que esteja concluída a sua operação no âmbito da CIM TS (o que acontecerá daqui a menos de 2 meses), não se sabe que fim será dado pela Feirense aos veículos adquiridos, tudo indicando que os mesmos não serão utilizados exclusivamente no âmbito da respetiva missão de serviço público, e sendo certo, pelo menos, que não o serão no âmbito da operação da CIM TS.

22. Como tal, aquele compromisso é violado logo à partida, quando se constata que a Feirense indicou, com vista a comprovar a sua elegibilidade, a prestação manifestamente precária e transitória do serviço de transporte público na CIM TS, por referência à qual o número de veículos propostos é claramente desproporcional.

23. Como tal, porque fundada na prestação de falsas declarações, e porque dos factos expostos *supra* resulta que a candidatura da Feirense é totalmente desproporcional face aos serviços por esta prestados (para além de indiciar a violação dos compromissos assumidos aquando da apresentação da sua candidatura), a sua candidatura deve ser excluída, ou, no limite, deverá a pontuação correspondente ser corrigida – **o que se requer**.

24. Caso, por mera hipótese, V. Exas. entendam que os factos descritos *supra* são insuficientes, por si, para determinar a exclusão da candidatura da Feirense, deverão, então, requerer a prestação de esclarecimentos pela Feirense quanto aos mesmos, decidindo depois em conformidade – **o que se requer a título subsidiário**.

### III. A NECESSIDADE DE ESCLARECIMENTOS ADICIONAIS QUANTO À CANDIDATURA DO MUNICÍPIO DE VIANA DO CASTELO

25. Embora não de forma tão flagrante quanto a da Feirense, a candidatura do Município de Viana do Castelo assenta, pelo menos, em três incoerências, as quais, mesmo que não imponham automaticamente a respetiva exclusão, sempre imporão a prestação de esclarecimentos adicionais, sob pena de ser financiada uma operação cujos pressupostos de facto são falsos ou, no mínimo, muito desconformes com a realidade.

Transdev Norte, S.A.  
Rua das Arcas - Edifício Transdev, Pinheiro – 4810-647 Pinheiro, Guimarães  
Tel: +351 253 516 529 / +351 253 415 015 (6) – Fax: +351 253 514 768  
Capital Social 800.000,00 Euros. NIF 500 036 365. Matric. na C.R.C. de Mondim de Basto sob o n.º 500 036 365  
[www.transdev.pt](http://www.transdev.pt)



VEJAMOS:

**26. Em primeiro lugar,** o Município de Viana do Castelo apresenta uma candidatura para aquisição de um conjunto de 17 veículos, dos quais 10 são *standard*, 5 são *midí* e 2 são *mini*.

**27.** No que respeita, em particular, às viaturas *standard*, o consumo estimado é de 45l/1000 km.

**28.** Ora, esse valor é muito superior à média de veículos conformes com a norma Euro VI existentes no mercado, e não se compreende com bases em que dados o mesmo foi indicado pelo Município de Viana do Castelo.

**29.** Atendendo aos valores de que a Transdev, enquanto entidade com vasta e profunda experiência no ramo, tem conhecimento, aquele valor é, portanto, substancialmente inflacionado, e parece ter exclusivamente em vista o empolamento dos resultados da aplicação dos critérios de avaliação, com evidente benefício para a candidatura do Município de Viana do Castelo.

**30.** Logicamente, essa opção compromete, de forma irremediável, a análise da candidatura em questão e, conseqüentemente, a sua graduação entre as cinco selecionadas e 100% financiadas.

**31.** Como tal, nos termos em que foi apresentada, e sem esclarecimentos adicionais, a candidatura do Município de Viana do Castelo não poderia ter sido avaliada e graduada.

**32. Em segundo lugar,** o valor de quilómetros por viatura/ano é, com base na experiência da Transdev, e como é confirmado pela comparação com as restantes candidaturas graduadas, manifestamente desajustado.

**33.** Com efeito, não se compreende como uma operação de serviço público de transporte de passageiros composta por uma rede de apenas 129 km pode permitir um total aproximado de 102.000 km/ano/veículo,

**34.** em particular se se considerar esse valor é aproximadamente 40% superior aos valores médios das operações urbanas de Braga, Guimarães ou Coimbra, indisputavelmente mais extensas e intensas do que a operação de Viana do Castelo.

Transdev Norte, S.A.  
Rua das Arcas - Edifício Transdev, Pinheiro – 4810-647 Pinheiro, Guimarães  
Tel: +351 253 516 529 / +351 253 415 015 (6) – Fax: +351 253 514 768  
Capital Social 800.000,00 Euros. NIF 500 036 365. Matric. na C.R.C. de Mondim de Basto sob o n.º 500 036 365  
[www.transdev.pt](http://www.transdev.pt)



35. Não é, como tal, possível perceber em que dados se funda o Município de Viana do Castelo para apresentar um valor de 102.000 km/ano/veículo, tendo em conta as características da operação em causa.

36. E essa não é questão de somenos: uma vez mais, está em causa um elemento determinante em sede de apreciação de candidaturas, motivo pelo qual o seu esclarecimento é determinante.

37. **Em terceiro lugar**, suscita também profundas dúvidas quanto à seriedade e rigor da candidatura do Município de Viana do Castelo a circunstância de a proposta para aquisição de veículos *diesel* fazer referência à Oceântia.

38. O problema reside no facto de a Oceântia ser uma empresa exclusivamente dedicada à produção e venda de veículos elétricos, e do seu catálogo não constarem quaisquer alternativas a *diesel*.

39. Logo, vemos com dificuldade que uma empresa que apenas produz e comercializa veículos elétricos possa vender ao Município de Viana do Castelo veículos a *diesel*, com todas as consequências que isso acarreta no que respeita à verosimilhança da candidatura em questão.

TUDO SOMADO,

40. Estão em causa incongruências de três ordens, as quais, pela sua natureza, colocam seriamente em causa a credibilidade da candidatura do Município de Viana do Castelo,

41. ao ponto de, tal qual foi preparada e apresentada, a mesma ser impassível de apreciação.

42. Como tal, e embora a Transdev não possa afirmar, com a segurança com que se pronunciou no caso da Feirense, que em causa está a prestação e falsas declarações (porque não tem conhecimento direto dos factos em questão), a verdade é que são demasiados, e muito evidentes, os indícios de desconformidades na candidatura do Município de Viana do Castelo.

Transdev Norte, S.A.  
Rua das Arcas - Edifício Transdev, Pinheiro – 4810-647 Pinheiro, Guimarães  
Tel: +351 253 516 529 / +351 253 415 015 (6) – Fax: +351 253 514 768  
Capital Social 800.000,00 Euros. NIF 500 036 365. Matric. na C.R.C. de Mondim de Basto sob o n.º 500 036 365  
[www.transdev.pt](http://www.transdev.pt)



**43.** Por esse motivo, e de forma a garantir a integridade do Concurso e da tarefa de avaliação de candidaturas, deverão V. Exas. requerer a prestação de esclarecimentos pelo Município de Viana do Castelo quanto às questões acima suscitadas, decidindo, depois, em conformidade – o que se requer.

Na expectativa da compreensão de V. Exas. face ao exposto, apresentamos os nossos cumprimentos.

**Junta:** o Relatório Final elaborado no âmbito do Concurso Público para a Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros na CIM TS.

Atentamente,

**Transdev Norte, S.A.**  
**A Administração,**

---

(Sergio Soares)

**Transdev Norte, S.A.**  
**A Administração,**

---

(José Portelada)

**Transdev Norte, S.A.**  
Rua das Arcas - Edifício Transdev, Pinheiro – 4810-647 Pinheiro, Guimarães  
Tel: +351 253 516 529 / +351 253 415 015 (6) – Fax: +351 253 514 768  
Capital Social: 800.000,00 Euros. NIF 500 036 365. Matric. na C.R.C. de Mondim de Basto sob o n.º 500 036 365  
[www.transdev.pt](http://www.transdev.pt)

Resposta

Consultada a autoridade de transportes que emitiu a declaração em causa no ponto 7, esta esclareceu a questão apontada pela presente pronúncia, tendo sido alterada a decisão sobre a candidatura n.º 206 - Auto Viação Feirense, LDA, que passou a integrar a lista das candidaturas excluídas, pelo fundamento constante no ponto “5 – Lista das candidaturas excluídas e fundamento”, do presente Relatório Preliminar.

Em resposta aos argumentos apresentados sobre a candidatura nº 192 - Município de Viana do Castelo, confirma-se que o candidato em causa apresentou orçamentos da empresa fornecedora Oceântia para a aquisição de autocarros a diesel, que foram validados na fase de análise da

candidatura apresentada. A ficha técnica do fornecedor relativa aos veículos *standard* diesel EURO VI equivalente (12,5m) menciona um consumo médio de 41,9 l/100km.

Quanto aos quilómetros realizados/viatura/ano, o candidato forneceu estimativas baseadas nos parâmetros definidos para a rede prevista, com base no número de linhas, horários e trajetos pretendidos. A utilização anual que daí decorre é declarada pelo candidato que, neste caso, também constitui a autoridade de transportes com competência para definir e validar os parâmetros da rede.

Adicionalmente, é importante notar que, como indicado no Aviso, a poupança de emissões calculada com base na produção quilométrica indicada pelo candidato constitui um indicador da candidatura que deverá ser reportado anualmente, e ao qual o candidato fica vinculado, caso seja selecionado para financiamento.

Assim, revista a candidatura, foi mantida a decisão/mérito da mesma.

N.º candidatura	233
Entidade	Município de Grândola
Pronúncia	<p>Exmos. Srs.</p> <p>O Município de Grândola, nos termos do disposto no artigo 122.º do Código do Procedimento Administrativo, vem exercer o seu direito de pronúncia sobre o Relatório Preliminar com a Proposta De Decisão Fundamentada Sobre As Candidaturas no âmbito da Audiência Prévía da Candidatura - N.º 01/C21-i12/2024 - Medida Reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos.</p> <p>O Relatório Preliminar com a Proposta De Decisão Fundamentada Sobre As Candidaturas refere que a candidatura 233, apresentada pelo Município de Grândola:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Não cumpre a alínea f) do ponto 7.3 do Aviso. O candidato não fundamentou adequadamente: - O preço apresentado para os postos de carregamento e respetiva instalação; - O preço apresentado para as outras despesas;</li> <li>2. Não cumpre a alínea a) e h) do ponto 10.1, e as alíneas b) e c) do ponto 8.2 do Aviso. Verifica-se a falta de correspondência entre a documentação justificativa dos custos de investimento previstos na candidatura, em particular ao(s) Veículo(s) e/ou Posto(s) de Carregamento e os anexos obrigatórios, nomeadamente o Anexo I - Memória Descritiva e o Anexo III - Diagnóstico Energético da Operação, o que compromete a admissibilidade e elegibilidade da candidatura.</li> </ol> <p>Importa referir que a proposta de exclusão da candidatura tem por base elementos solicitados no pedido de esclarecimento do Fundo Ambiental, datado de 29 de agosto de 2024, ao qual o Município de Grândola respondeu, via email enviado a 10 de setembro de 2024 para apoioveiculoslimpos@fundoambiental.pt e que não foram considerados na análise da candidatura. O atraso na resposta deveu-se, conforme referido no email, a constrangimentos nos serviços municipais, designadamente a funcionários de baixa, período de férias e a grande carga de trabalho justificado pelo fecho do quadro comunitário Portugal 2020.</p> <p>Face ao exposto, o Município de Grândola remete, em anexo, os elementos que integraram a resposta ao pedido de esclarecimento, solicitando que a candidatura do Município de Grândola possa integrar as candidaturas com enquadramento nas condições do aviso.</p> <p>Com os melhores cumprimentos, Município de Grândola</p> <p>Anexos: elementos solicitados em sede de pedido de esclarecimentos.</p>
Resposta	<p>No dia 29/08/2024 foi enviada pelo Fundo Ambiental notificação de pedido de esclarecimento com prazo máximo de resposta de 5 dias úteis, pedido este que não foi respondido. No dia 10/09/2024 o candidato enviou email de resposta ao pedido de esclarecimento, já fora do prazo dos 5 dias úteis, sendo que, de acordo com a alínea a) do ponto 10.1 do Aviso, não são aceites documentos que sejam remetidos por outros meios que não a referida plataforma.</p> <p>Assim, dado que não foi apresentado nenhum dos documentos/elementos solicitados no referido pedido de esclarecimento, nomeadamente fichas técnicas dos veículos, correção de valores no anexo III e memória descritiva, declaração/comprovativo da propriedade do local de instalação dos postos de carregamento, entre outros, a candidatura foi considerada indevidamente instruída por falta dos mesmos. A apresentação destes elementos em fase de audiência prévia não determina, desta forma, a reapreciação da candidatura.</p>

N.º candidatura	234
Entidade	Etapas Remotas - Transportes Rodoviários, Lda
Pronúncia	<p>Na classificação final, ficou a nossa empresa , na Categoria C2 na 15ª posição, tendo o máximo de pontuação em todos os critérios.</p> <p>Não fomos contemplados com qualquer financiamento, porque solicitamos apenas para 5 viaturas, aquelas que consideramos ajustadas à realidade da nossa empresa e à região onde estamos implantados. E, pelo que percebemos, os futuros autocarros da nossa empresa se viessem a ser adquiridos, seriam menos limpos do que os de uma empresa que solicita o máximo da comparticipação.</p> <p>E, tudo isto, pela existência de um critérios, o 12.58 do aviso, dado que "" ... aplica-se o critério de desempate adicional – o total de emissões anuais (Kg CO2 eq) evitadas pela operação – para hierarquizaras candidaturas empatadas ficando em lugar superior as que adquiram maior numero de autocarros limpos"".</p> <p>Não nos podemos conformar com tais resultados.</p> <p>Ganhamos um concurso publico e, era para essa exploração que pretendíamos os autocarros. Mas, na proposta ganhadora, não incluímos qualquer autocarro elétrico, como aconteceu com muitos dos contemplados agora. Sim, nós não previmos a inclusão de autocarros elétricos na nossa frota, quando participamos no Concurso. A sua inclusão não nos deu pontos, para nos tornarmos vencedores, ao contrário do que aconteceu com muitas das empresas que foram contempladas e que , tinham obrigatoriamente que incluir viaturas limpas na sua frota. Porque esse aspeto contribuiu para que fossem vencedoras. Assim, as empresas que apresentaram na frota que venceu o Concurso, viaturas elétricas, já tinha previsto o investimento na compra dessas viaturas. Investimento esse que fazia parte do estudo económico apresentado e, que justificava as compensações solicitadas à Autoridade que geria o Concurso e que agora gere a rede.</p> <p>A pergunta é simples. Se o investimento já estava previsto, se o seu impacto económico também o estava, o que vai trazer mais a essas empresas este financiamento, senão o de levar diretamente a resultados os montantes suportados pelas verbas do PRR, neste caso, os 270.000€ por viatura? O que vai acontecer é isso, com todas as verbas que lhes sejam pagas, ao abrigo deste programa. E, não é a primeira vez que tal acontece. Já em edições anteriores de financiamentos deste tipo, aconteceu algo semelhante. Para além de haver a mesma entidade a receber em mais do que numa candidatura.</p> <p>Esperamos pois, que seja de facto adotado um tratamento igual para todas as regiões do País e, que os autocarros destinados a regiões e populações tipicamente esquecidas, sejam tão importantes e possam contribuir do mesmo modo para a descarbonização dos transportes públicos, que aqueles que circulam nas grandes metrópoles.</p> <p>Haja justiça e equidade e, por uma vez, sejamos todos iguais.</p>
Resposta	<p>O Fundo Ambiental procedeu à ordenação das candidaturas considerando os critérios de desempate que constam dos n.ºs 12.7 e 12.8 do aviso. A candidatura das Etapas Remotas - Transportes Rodoviários, Lda foi admitida, condicionada à disponibilidade de dotação para a financiar, não tendo havido dotação suficiente para a financiar após distribuição da verba pelos candidatos colocados nos lugares acima da ordenação.</p> <p>Conforme consta no ponto 1.4 do Aviso, o âmbito deste investimento foi alargado aos restantes territórios de Portugal Continental (com a criação da Categoria 2), mantendo-se o objetivo de apoiar operações com maior potencial de descarbonização. As candidaturas para a execução de operações nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto foram submetidas na Categoria 1, conforme consta no ponto 1.5 do Aviso.</p>

N.º candidatura	240
Entidade	Município de Caminha
Pronúncia	<p>Exmos. Senhores,</p> <p>No seguimento da comunicação recebida, acima identificada, e nos termos do disposto nos artigos 121.º e 122.º do Código do Procedimento Administrativo, o Município de Caminha vem por este meio pronunciar-se sobre a notificação de proposta de exclusão da candidatura n.º240 no âmbito do Programa Descarbonização dos Transportes Públicos.</p> <p>De acordo com o comunicado da proposta, a exclusão decorre do facto do Município de Caminha não ter entregue nem cumprido determinados documentos/pontos, pelo que o Município reitera o facto de o Fundo Ambiental não aceitar os documentos solicitados em sede de pedidos de esclarecimentos.</p> <p>O pedido de esclarecimentos ocorreu no mês de agosto, período usual de gozo de férias, disponibilizando apenas 5 dias úteis de resposta. O Município solicitou por diversas vezes alargamento desse período, pedidos esses nunca acolhidos por Vs. Exas, alegando que " gozo de férias não é um acontecimento imprevisível e excecional que impeça o funcionamento dos serviços". Contudo, o técnico responsável pela candidatura encontrava-se de férias, sendo que o técnico que o substitui não tinha competência técnica para prestar os esclarecimento solicitados. De frisar também que, alguns documentos solicitados em esclarecimentos tinham já sido submetidos aquando candidatura.</p> <p>Pelos argumentos acima invocados, o Município de Caminha solicita a reapreciação da exclusão da operação em apreço.</p> <p>Certos da V. melhor atenção,</p>
Resposta	<p>No dia 01/08/2024 foi enviada pelo Fundo Ambiental notificação de pedido de esclarecimento com prazo máximo de resposta de 5 dias úteis, pedido este que não foi respondido. Posteriormente, no dia 22/08/2024, foi enviada nova notificação de pedido de elementos adicionais com prazo máximo de resposta de 5 dias úteis, pedido este que também não obteve resposta.</p> <p>Face ao exposto, mantém-se a proposta de exclusão da presente candidatura.</p>

N.º candidatura	242
Entidade	BUS ON TOUR, LDA
Pronúncia	<p>Exmos. Senhores,</p> <p>Notificados da vossa proposta de exclusão com o seguinte teor:</p> <p>""A candidatura nº 242 - BUS ON TOUR, LDA, no âmbito do Apoio à aquisição de veículos limpos para o transporte coletivo de passageiros, transitou do estágio ""Em Verificação"" para o estágio de ""Proposta de Exclusão"", com o seguinte motivo de exclusão:</p> <p>De acordo com o ponto 11.1 do Aviso n.º 01/C21-i12/2024, a entidade gestora do Fundo Ambiental é a responsável pelo processo de decisão de financiamento, com o apoio técnico de entidades setoriais competentes, caso aplicável. O Fundo Ambiental procedeu à verificação do enquadramento da candidatura nas condições do Aviso (1ª fase), de acordo com o ponto 11.2 do Aviso, bem como à observância do referido na Portaria nº 109/2024/1, de 18 de março, na sua versão atual, que aprova o Regulamento do Sistema de Incentivo às Empresas «Descarbonização dos Transportes Públicos», inserido no investimento RP-C21-i12 – medida reforçada: descarbonização dos transportes públicos, do Plano de Recuperação e Resiliência, tendo considerado o seguinte: Com base nas contas da empresa apresentadas em Sede de Candidatura, o candidato não demonstrou o cumprimento das alíneas e) e f) do ponto 7.2 do Aviso. Nomeadamente, ""e) Possuir, ou poder assegurar até à aprovação da candidatura, os meios técnicos, físicos e financeiros e os recursos humanos necessários ao desenvolvimento da operação; f) Apresentar uma situação económico-financeira equilibrada ou demonstrar ter capacidade de financiamento ."" A autonomia financeira do candidato foi de apenas 4% no ano 2023, tendo diminuído desde o ano 2022 (6%). A Solvabilidade do candidato foi de apenas 5% no ano 2023, tendo diminuído desde o ano 2022 (6%). As contas não evidenciam que o candidato disponha dos recursos necessários para a operação dos serviços regulares de transporte ao abrigo dos quais se candidata, dado que não tem custos com o pessoal compatíveis com os v.km que indica prestar. Em conclusão, face ao exposto, o beneficiário não tem enquadramento na 1.ª fase definida no ponto 11.2 do Aviso. Ao abrigo do artigo 121.º do Código do Procedimento Administrativo, poderá o beneficiário pronunciar-se em sede de audiência prévia num prazo de 10 dias úteis, como previsto no artigo 122.º do referido Código.""</p> <p>Os sócios da sociedade comercial Bus On Tour deliberaram a realização de aumento de capital de € 125.000,00 (cento e vinte e cinco mil euros), para € 1.000.000,00 (um milhão de euros), a realizar na modalidade de nova entrada de capital no montante de € 875.000,00 (oitocentos e setenta e cinco mil euros), na condição da aprovação da candidatura ao aviso C21-i12 Programa de Descarbonização dos Transportes Públicos com 43 veículos elétricos e 10 postos de carregamento. A qual se anexa.</p> <p>Portanto, a beneficiária possuirá autonomia financeira suficiente para a sua elegibilidade caso a candidatura seja aprovada.</p> <p>Razão pela qual, solicitamos que reavaliem a vossa proposta de decisão e admitam a candidatura da Bus On Tour.</p> <p>Com os melhores cumprimentos, Gabriel Couto</p> <p>Anexo: Ata n.º 9 da Assembleia Geral da BUS ON TOUR, LDA., pessoal coletiva n.º 515701521, respeitante ao aumento de capital da empresa condicionado à aprovação para financiamento da candidatura ao apoio C21-i12.</p>
Resposta	<p>O candidato apresenta a Ata n.º 9 da assembleia geral da empresa Bus on Tour, Lda. em que o acionista se compromete a aumentar o capital subscrito em 875 000 € caso a candidatura ao apoio C21-i12 seja selecionada para financiamento.</p> <p>Em respeito ao princípio da estabilidade procedimental, a audiência prévia destina-se à pronúncia dos interessados sobre os fundamentos da decisão proposta, não havendo lugar à junção de novos documentos que alterem ou modifiquem o conteúdo da candidatura ou proposta</p>

apresentada, uma vez que esta fase do procedimento visa exclusivamente assegurar o contraditório sobre o projeto de decisão.

Ainda assim, simulou-se o resultado do aumento de capital proposto, caso tivesse ocorrido no exercício de 2023. Apesar de melhorar a situação económico-financeira da empresa ao aumentar a sua autonomia e solvabilidade, este último indicador continuaria a apresentar-se muito abaixo de 1, na ordem dos 0,34; adicionalmente, o aumento de capital próprio não altera a conclusão de que as contas não evidenciam que o candidato disponha dos recursos necessários para a operação dos serviços regulares de transporte ao abrigo dos quais se candidata, dado que não tem custos com o pessoal compatíveis com os v.km que indica prestar.

Pelo exposto, mantém-se a decisão de exclusão da candidatura.

N.º candidatura	245
Entidade	CHOOSEKEY TRANSPORTES, LDA
Pronúncia	<p>Exmos. Senhores,</p> <p>Notificados da vossa proposta de exclusão com o seguinte teor :</p> <p>"A candidatura nº 245 - CHOOSEKEY TRANSPORTES, LDA, no âmbito do Apoio à aquisição de veículos limpos para o transporte coletivo de passageiros, transitou do estágio "Em Verificação" para o estágio de "Proposta de Exclusão", com o seguinte motivo de exclusão: De acordo com o ponto 11.1 do Aviso n.º 01/C21-i12/2024, a entidade gestora do Fundo Ambiental é a responsável pelo processo de decisão de financiamento, com o apoio técnico de entidades setoriais competentes, caso aplicável. O Fundo Ambiental procedeu à verificação do enquadramento da candidatura nas condições do Aviso (1ª fase), de acordo com o ponto 11.2 do Aviso, bem como à observância do referido na Portaria nº 109/2024/1, de 18 de março, na sua versão atual, que aprova o Regulamento do Sistema de Incentivo às Empresas «Descarbonização dos Transportes Públicos», inserido no investimento RP-C21-i12 – medida reforçada: descarbonização dos transportes públicos, do Plano de Recuperação e Resiliência, tendo considerado o seguinte: Não foram enviados os relatórios e contas 2022 e 2023 e não foi apresentado o contrato de subconcessão. Em conclusão, face ao exposto, o beneficiário não tem enquadramento na 1.ª fase definida no ponto 11.2 do Aviso. Ao abrigo do artigo 121.º do Código do Procedimento Administrativo, poderá o beneficiário pronunciar-se em sede de audiência prévia num prazo de 10 dias úteis, como previsto no artigo 122.º do referido Código."</p> <p>Cumpre-nos esclarecer,</p> <p>V. Exas. solicitaram o envio do relatório e contas dos anos de 2022 e 2023, pedido ao qual foi dada resposta <i>ipsis verbis</i> de acordo com a informação do técnico oficial de contas da sociedade comercial que se transcreve "Solicitamos a declaração ao nosso TOC e o mesmo informou que tratando-se de uma micro empresa não há a obrigatoriedade legal de ter relatório e contas"</p> <p>No que concerne ao não envio pela Choosekey do contrato de subconcessão celebrado com a Transportes Beira Douro, relembramos que foi enviado para essa entidade:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Contrato de prestação de serviços, celebrado entre a Área Metropolitana do Porto e a Transportes Beira Douro para o Lote 4 e anexos;</li> <li>(ii) Excel com o plano da oferta do Lote 4 da AMP em quilómetros;</li> <li>(iii) Autorização de subcontratação da Choosekey, emitida pela Área Metropolitana do Porto para o Lote 4.</li> </ul> <p>Do contrato de prestação de serviços celebrado entre a AMP e a TBD, em concreto na cláusula 49.º, n.º 2 é imposto o limite máximo da subcontratação: "A subcontratação da Operação tem como limite máximo global 30% dos serviços de transporte público objeto do Contrato (...)". O que significa que a Choosekey, enquanto subcontratada autorizada pela AMP, só poderá realizar 30% dos quilómetros totais da operação que resultam no excel do plano da oferta enviado a essa entidade.</p> <p>Portanto, não há qualquer elemento novo no contrato de subcontratação celebrado entre a Transportes Beira Douro e a Choosekey que pudesse de algum modo influenciar a decisão nesta candidatura, pelo que, advogamos que a não junção do mesmo pela Choosekey não poderá implicar a sua exclusão.</p> <p>Ademais, relembramos que a sociedade comercial Transporte Beira Douro, Lda. enviou para essa entidade, no dia 11.10.2024, os três contratos de subcontratação celebrados com a Choosekey, a Auto Viação Feirense e a Bus on Tour. Ou seja, o Fundo Ambiental tem conhecimento do contrato de subcontratação celebrado entre a Transporte Beira Douro e a Choosekey.</p>

	<p>Razão pela qual, solicitamos que reavaliem a vossa proposta de decisão e admitam a candidatura da Choosekey, porquanto a Choosekey tem enquadramento na 1.ª fase definida no ponto 11.2 do Aviso, toda a documentação necessária para verificar a elegibilidade do beneficiário e da operação.</p> <p>Com os melhores cumprimentos, Pedro Cardoso</p>
<p>Resposta</p>	<p>1. Em relação à não apresentação das contas de 2023: Nos termos da alínea i) do número 7.2 do aviso, o candidato deve declarar e comprovar que não configura uma empresa em dificuldade. Para o efeito, e nos termos da alínea l) do número 10.1 do aviso, o candidato deve entregar em sede de candidatura:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- “Declaração emitida pelo Contabilista Certificado ou pelo ROC ou equivalente do beneficiário,</li> <li>- devidamente acompanhada do Relatório e Contas aprovado dos últimos 2 exercícios contabilísticos;</li> <li>- e do respetivo apuramento dos limites e rácios aplicáveis, que comprovem não se tratar de uma empresa em dificuldade (...).”</li> </ul> <p>Neste âmbito, o candidato apresentou:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Declaração do contabilista certificado em como não configura uma empresa em dificuldade. A declaração não inclui o apuramento dos rácios.</li> <li>- Declaração de IES de 2022, tendo o documento sido aceite em substituição do relatório e contas de 2022.</li> </ul> <p>Os documentos apresentados são insuficientes, estando em falta o apuramento dos rácios e as contas de 2023.</p> <p>Desta forma, a candidatura não se encontra devidamente instruída nos termos da alínea l) do número 10.1, pelo que se mantém a decisão de exclusão.</p> <p>2. Ainda em relação à não apresentação das contas de 2023: Nos termos da alínea i) do número 7.2 do aviso, o candidato deve “Apresentar uma situação económico-financeira equilibrada ou demonstrar ter capacidade de financiamento da operação.” Com os documentos apresentados em sede de candidatura, que não incluem as contas de 2023, o candidato não demonstrou o indicado, não sendo possível verificar que o candidato dê cumprimento à alínea i) do número 7.2 do aviso, que consiste num critério de elegibilidade ao aviso. Desta forma, a candidatura não se encontra devidamente instruída, pelo que se mantém a decisão de exclusão.</p> <p>3. Em relação à não apresentação do subcontrato de prestação de serviço público de transporte de passageiros: Nos termos da alínea d) do número 7.2 do aviso, o candidato deve “Poder legalmente desenvolver as atividades no território abrangido pela categoria, tipologia das operações e investimentos a que se candidata”, para ser elegível. O candidato justifica a sua elegibilidade neste âmbito apresentando-se (na Memória Descritiva) como “subcontratada da Transportes Beira Douro, LDA, (que) opera na Área Metropolitana do Porto (AMP) no âmbito do lote 4.” Foi apresentado o contrato de prestação de serviço público de transporte de passageiros entre a AMP e a Transportes Beira Douro Lda., no âmbito do lote 4. Foi também apresentada pelo candidato a autorização pela AMP para a subcontratação de parte do serviço do contrato do lote 4 adjudicado à Transportes Beira Douro, Lda. a várias empresas, nas quais se inclui o candidato. Como a autorização da subcontratação não implica a sua formalização, não ficou comprovada a elegibilidade do candidato no âmbito da alínea d) do referido número 7.2 do aviso pois dado que o serviço foi adjudicado à empresa Transportes Beira Douro, Lda., apenas com a formalização de subcontrato poderia um terceiro legalmente desenvolver as atividades apresentadas em candidatura no território em causa (exceto em situações excecionais que não se verificam no caso em apreço).</p>

Desta forma, a candidatura não se encontra devidamente instruída, pelo que se mantém a decisão de exclusão.

3. Em relação à necessidade de conhecimento dos termos do subcontrato de prestação de serviço público de transporte de passageiros:

O candidato afirma que "(...) terá cerca de 50 autocarros a realizar anualmente cerca de 50.000 km/cada, num total de 2.500.000 km/ano, durante 7 anos", tendo preenchido uma produção quilométrica anual no anexo III do aviso de 1 970 000 km. Não se conhecendo a produção quilométrica subcontratada à Choosekey no âmbito do lote 4 da AMP, não é possível validar o valor indicado pelo candidato, que determina 3 dos 4 parâmetros de classificação das candidaturas e 3 dos 4 critérios de desempate dos candidatos. Desta forma, nem seria possível apurar o mérito da candidatura, caso se revertesse a decisão de exclusão, por não submissão pelo candidato do subcontrato de prestação de serviço público de transporte de passageiros.

O conhecimento do valor de produção quilométrica máximo que a Transportes Beira Douro, Lda. está autorizada a subcontratar nos termos do contrato com a AMP não permite apurar o valor que foi efetivamente subcontratado ao candidato e aos restantes operadores autorizados.

4. Em relação à submissão dos documentos referentes à candidatura em análise no âmbito de esclarecimentos relativos a outra candidatura:

Cada candidatura deverá ser corretamente instruída, pelo que se mantém a decisão de exclusão da candidatura.

Em sede de análise de pronúncia, foram consultados os documentos indicados pelo candidato, submetidos em sede de esclarecimentos no âmbito da candidatura n.º 250 da entidade Transportes Beira Douro, Lda:

- Declaração do candidato Transportes Beira Douro, Lda. relativa aos quilómetros subcontratados no âmbito do lote 4 da AMP, que indica o seguinte na sua alínea d) "Os quilómetros máximos contratualizados com a subcontratada Choosekey Transportes, Lda. são 1.000.000 quilómetros, conforme contrato de subcontratação anexo;"

- Contrato de subcontratação de serviços de transporte entre a Transportes Beira Douro, Lda. e a Choosekey Transportes, Lda., no âmbito do lote 4 da AMP, que dispõe o seguinte no número 1 da sua cláusula 1.ª: "A Contratante subcontrata os serviços de transporte rodoviário de passageiros para a área geográfica correspondente ao lote 4 da Área Metropolitana do Porto, de acordo com o previsto no artigo 49.º do Caderno de Encargos do Concurso Público da AMP, observando o limite de 30%, estimando-se o número máximo de 1.000.000,00 quilómetros."

Por análise aos documentos indicados, não é possível validar a produção quilométrica de 1 970 000 km indicada pelo candidato.

N.º candidatura	249
Entidade	BARQUENSE#ECOBUS DESCARBONIZAÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS
Pronúncia	<p>A candidatura nº 249 - BARQUENSE#ECOBUS DESCARBONIZAÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS, no âmbito do Apoio à aquisição de veículos limpos para o transporte coletivo de passageiros, transitou do estágio "Em Verificação" para o estágio de "Proposta de Exclusão", no entanto seguidamente será apresentado após cada item identificado por vossas excelências as justificações e fundamentos justificativos que demonstram que a vossa apreciação não está correta.</p> <p>Sabemos que o Fundo Ambiental procedeu à verificação do enquadramento da candidatura nas condições do Aviso (1ª fase), de acordo com o ponto 11.2 do Aviso, bem como à observância do referido na Portaria nº 109/2024/1, de 18 de março, na sua versão atual, que aprova o Regulamento do Sistema de Incentivo às Empresas «Descarbonização dos Transportes Públicos», inserido no investimento RP-C21-i12 – medida reforçada: descarbonização dos transportes públicos, do Plano de Recuperação e Resiliência, e que nesses termos deve ser considerado o seguinte:</p> <p>1. Não cumpre a alínea f) do ponto 10.1 do Aviso. O candidato não apresenta documento comprovativo de autorização(ões) para a exploração de serviços de transporte público de passageiros, emitido pela autoridade pública competente;</p> <p>Relativamente aos documentos comprovativos de autorização de exploração de serviços transporte públicos de passageiros, informa-se de forma clara e inequívoca que não corresponde à verdade, pois nos termos da alínea f) do ponto 10.1 do Aviso, apresentámos os seguintes documentos comprovativos da detenção desta capacidade, a saber, a Autorização Serviço Expresso nº 942/2022 emitida pelo Instituto de Mobilidade e Transportes I.P., válida até 12 de Janeiro de 2027 e a Autorização para exploração Serviço Público de Transporte de Regular de Passageiros emitida pelo Município de Ponte da Barca, ora tratando-se em ambos os casos das entidades de transportes competentes para autorizar a exploração para as duas tipologias de transportes, observa-se que entregamos toda a documentação exigida nos termos alínea f) do ponto 10.1 do Aviso, pelo que não podemos concordar com a apreciação realizada por vossas excelências.</p> <p>2. O candidato não entregou peças preparatórias do procedimento de contratação pública válidas, não evidenciando o grau de maturidade exigido à operação pelo ponto 5 do Aviso;</p> <p>Para efeitos de aquisição de todos os equipamentos, prevê-se realizar essas aquisições ao abrigo de diversos Acordos-Quadro, são eles:</p> <p>A. Acordo-Quadro nº CNCM/AQ/21/2020, cujas peças do procedimento de aquisição ao abrigo do mesmos são as seguintes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>? [Lote 6 e 7] Barquense - Caderno de Encargos_call off CNCM-AQ-21-2020</li> <li>? [Lote 6 e 7] Barquense - Minuta - Convite_call off CNCM-AQ-21-2020</li> </ul> <p>B. Acordo-Quadro nº AQ 57/2022, cujas peças do procedimento, Cadernos de Encargos e Convites para aquisição de bens ao abrigo do mesmos são as seguintes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>? [Lote 1.1] Barquense - Convite_Call Off AQ 57_2022</li> <li>? [Lote 1.1] Barquense - Minuta Caderno de Encargos AQ 57_2022</li> <li>? [Lote 1.9] Barquense - Convite_Call Off AQ 57_2022</li> <li>? [Lote 1.9] Barquense- Minuta Caderno de Encargos AQ 57_2022</li> </ul> <p>C. Acordo-Quadro nº AQ/85/2023, cujas peças do procedimento de aquisição ao abrigo do mesmos são as seguintes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>? [Lote 9] Barquense- Minuta_CE Ajuste Direto - AQ-85-2023</li> <li>? [Lote 9] Barquense- Minuta_Convite Ajuste Directo AQ-85-2023</li> </ul>

Ora, face ao exposto, comprovadamente entregamos as peças prontas para lançamento dos diversos procedimentos de aquisição ao abrigo dos múltiplos Acordos-Quadro supra identificados, sendo que as peças apresentadas estão elaboradas nos termos do CCP assim como os procedimentos de contratação cumprem integralmente o Código dos Contratos públicos na sua atual redação, não se compreende como podem vossas excelências invocar que não foi evidenciando o grau de maturidade exigido à operação pelo ponto 5 do Aviso, uma vez que entregamos as peças completamente elaboradas e prontas para lançar os procedimentos de aquisição de viaturas e carregadores de imediato, e que até já foram avaliadas pelo Tribunal de Contas noutros procedimentos realizados ao abrigos dos Acordos-Quadro supra identificados, desta forma discordamos diametralmente com vossas excelências e com a vossa apreciação enviesada, uma vez que as peças exigidas nos termos do ponto 5 do Aviso estão devidamente elaboradas nos termos da lei e foram entregues conforme exigido.

3. Não cumpre a alínea f) do ponto 7.3 do Aviso. O candidato não fundamentou adequadamente:

- O preço apresentado para os postos de carregamento e respetiva instalação;

Relativamente ao pontos de carregamento de veículos elétricos, estes serão adquiridos ao abrigo do Acordo-Quadro (AQ) nº CNCM/AQ/21/2020, cujas peças do procedimento de aquisição já foram indicadas anteriormente e estão elaboradas em avançado estágio de prontidão para serem publicadas, se for caso disso.

Quanto ao preço de aquisição, todos sabemos que estão contratados e identificados no Acordo-Quadro nº CNCM/AQ/21/2020, pelo que o fornecedor dos bens e serviços ao abrigo desse AQ está obrigado a cumprir os preços constantes no mesmo que obviamente refletem o conteúdo da sua proposta, com a qual o venceu e tornou em fornecedor. Nestes termos a estimativa de custos de aquisição e instalação dos pontos de carregamento de veículos elétricos, submetida, é exatamente como os preços descritos nas peças do procedimento, também nos termos da Lei que regulamenta o Código dos Contratos Públicos (CCP) não poderia ser de outra forma, pelo que os custos de aquisição dos pontos de carregamentos de veículos elétricos estão bem discriminados e descritos, quer nas peças do procedimento de aquisição identificadas no ponto A do nº 2, como no documento "Estimativa sem ligação à RESP".

Relativamente a outros documentos justificativos dos custos previsíveis, trata-se de custos que se sabe que vão ser necessários mas que só poderão ser conhecidos após se conhecer detalhadamente quais as características técnicas dos veículos e carregadores que estes vão "exigir", pois como consabido é muito provável que os veículos que se pretendem adquirir tenham tecnologias de armazenamento de energia e consequentemente de carregamento elétrico mais evoluídas, nomeadamente como maior capacidade e velocidades de carga, do que as conhecidas à data da elaboração da nossa candidatura, pelo que toda a infraestrutura de carregamento a montante dos PCVE estará condicionada por essas especificidades e que só serão conhecidas no momento de entrega dos veículos, pelo que para justificar esses custos, ainda que grosseiramente, estimados nesta data foi elaborada uma previsão de custos da linha de alimentação de ligação à Rede Elétrica de Serviço Público (RESP) e do necessário Posto de Transformação (PT) para a Potência Aparente (S) que se julga necessária, pelo que desconhecendo as necessidades reais finais, não é possível fazer ao operador de rede (E-Redes) o pedido de viabilidade de uma potência que ainda não se conhece.

Desta forma foi entregue os custos detalhados de aquisição e instalação dos pontos de Carregamento de Veículos (PCVE) e adicionalmente indicou-se os presumíveis custos de aquisição da infraestrutura de alimentação elétrica a montante dos mesmos, sendo que os custos desta sofrerá sempre as alterações inerentes às especificidades de potência elétrica dos PCVE que venham a ser instalados de acordo com a tecnologia de armazenamento de energia que as viaturas fornecidas tenham incorporada.

4. Não cumpre a alínea a) e h) do ponto 10.1, e as alíneas b) e c) do ponto 8.2 do Aviso. Verifica-se a falta de correspondência entre a documentação justificativa dos custos de investimento previstos na candidatura, em particular ao(s) Veículo(s) e/ou Posto(s) de Carregamento e os anexos obrigatórios, nomeadamente o Anexo I - Memória Descritiva e o Anexo

	<p>III - Diagnóstico Energético da Operação, o que compromete a admissibilidade e elegibilidade da candidatura.</p> <p>De acordo com o explanado nos pontos 1, 2 e 3 acima descritos, foi entregue toda a documentação exigida, no entanto por motivos que desconhecemos, erradamente, vossas excelências declaram-nas inexistentes, mas reiteramos, toda a documentação exigida está devidamente instruída e foi entregue, nomeadamente a constante nos seguintes ficheiros:</p> <p>? alínea f) do ponto 10.1 do Aviso AAC N.º 01_C21-i12_2024.zip          ? alínea g) do ponto 10.1 do Aviso AAC N.º 01_C21-i12_2024.zip          ? alínea h) do ponto 10.1 do Aviso AAC N.º 01_C21-i12_2024.zip</p> <p>Em conclusão, face ao exposto, e ao abrigo do artigo 121.º do Código do Procedimento Administrativo, exercemos o nosso direito de pronúncia em sede de audiência, como previsto no artigo 122.º do referido Código e como descrito e comprovado na documentação supra identificada reiteramos que a nossa candidatura cumpre integralmente todas as exigências técnicas e administrativas, pelo deve o Júri rever a sua decisão pois é absolutamente incompreensível por estar em absoluto desacordo com a nossa candidatura, que efetivamente está devidamente instruída com toda a documentação exigida nos termos do Aviso AAC N.º 01/C21-i12/2024.</p>
<p>Resposta</p>	<p>1. Em relação à entrega do comprovativo de autorização(ões) para a exploração de serviços de transporte público de passageiros</p> <p>Foi apresentada autorização para serviço expresso nº 942/2022, sendo que nos termos do ponto 3.1 do aviso, não está incluído o serviço público de transporte de passageiros expresso, pelo que este serviço não é elegível no âmbito deste aviso.</p> <p>Foi também apresentada autorização provisória para a exploração do serviço público de transporte regular de passageiros, até 03 de dezembro de 2025 ou até ao dia da entrada em vigor do contrato que resultar do procedimento de contratualização do serviço público de transportes de passageiros do Alto Minho. No entanto, uma autorização provisória não garante o cumprimento dos critérios de elegibilidade do candidato nos termos do n.º 3.1 do aviso ao longo do período de execução da operação, nem do período mínimo de permanência do investimento disposto na Portaria n.º 109/2024/1, de 18 de março, que aprova o Regulamento do Sistema de Incentivo às Empresas «Descarbonização dos Transportes Públicos», inserido no investimento RP-C21-i12 — medida reforçada: descarbonização dos transportes públicos, do Plano de Recuperação e Resiliência.</p> <p>Adicionalmente, não foi demonstrado, através da apresentação de declaração da autoridade de transportes competente, que o projeto a financiar se insere no âmbito de um ou mais dos serviços de transporte público de passageiros identificados no ponto 3 do presente AAC. Nos termos da alínea i) do número 7.3 do aviso, a referida demonstração constitui critério de elegibilidade das operações, bem como, nos termos da alínea i) do número 10.1 do aviso essa declaração constitui elemento da instrução da candidatura.</p> <p>Desta forma, na ausência da declaração da autoridade de transportes e tendo em conta que o candidato concorre ao abrigo de autorização provisória, mantém-se a decisão de exclusão do candidato.</p> <p>2. Em relação à entrega das peças preparatórias do procedimento de contratação pública</p> <p>Reapreciados os documentos enviados em sede de candidatura, considerou-se que este ponto não é determinante da exclusão do candidato, desde que, caso fosse selecionado para financiamento, ficasse condicionado à apresentação do acordo-quadro a que se referem as peças, para que o procedimento de contratação proposto pelo candidato fosse analisado em conformidade com as regras da contratação pública de acordo-quadro.</p> <p>3. Em relação ao preço apresentado para os postos de carregamento e respetiva instalação</p> <p>Para os custos com os postos de carregamento e respetiva instalação são apresentadas estimativas de custos que foram consideradas não conformes, por não estar identificada a empresa fornecedora, não estando também estes documentos devidamente datados e assinados.</p>

	<p>4. Em relação à falta de correspondência dos custos de investimento entre o Anexo I - Memória Descritiva e o Anexo III - Diagnóstico Energético da Operação</p> <p>O Anexo I e Anexo III discriminam custos com postos de carregamento e respetiva instalação, que pelo exposto acima no ponto 3, não correspondem à documentação justificativa dos custos de investimento previstos na candidatura, pelo que se confirma a falta de correspondência entre os Anexos acima citados.</p> <p>Pelo exposto no ponto 1, mantém-se a proposta de exclusão da presente candidatura, tendo sido atualizado o motivo de exclusão na respetiva tabela do presente relatório.</p>
--	--

N.º candidatura	258
Entidade	Município de Cinfães
Pronúncia	<p>Exmos. Senhores,</p> <p>Vem o Município de Cinfães pronunciar-se relativamente aos fundamentos da audiência prévia, apresentando para o efeito os seguintes esclarecimentos:</p> <p>1 - Não cumpre a alínea f) do ponto 7.3 do Aviso. O candidato não fundamentou adequadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- O preço apresentado para os postos de carregamento e respetiva instalação; Não cumpre as alíneas b) e c) do ponto 8.2 do Aviso. Verifica-se a falta de correspondência entre a documentação justificativa dos custos de investimento previstos na candidatura, em particular ao(s) Veículo(s) e/ou Posto (s) de Carregamento e os anexos obrigatórios, nomeadamente o Anexo I - Memória Descritiva e o Anexo III - Diagnóstico Energético da Operação:</li> </ul> <p>Resposta: A aquisição do posto de carregamento justifica-se com a aquisição do autocarro elétrico. Relativamente ao preço, foi apresentado orçamento com a descrição da instalação e características técnicas. O Anexo I - Memória Descritiva e o Anexo III - Diagnóstico Energético da Operação foram corrigidos, conforme solicitado em pedido de esclarecimentos. Contudo, relativamente ao valor elegível, foi indicado por lapso o valor total do veículo (s/iva), quando deveria ter sido considerado como valor elegível a diferença entre o veículo elétrico e o veículo a diesel, conforme explícito na justificação da despesa no Anexo I.</p> <p>Em anexo juntamos os documentos devidamente corrigidos.</p> <p>2. Não cumpre a alínea a) e h) do ponto 10.1:</p> <p>Resposta: "a candidatura nº 258 da entidade Município de Cinfães, foi submetida na Plataforma do Fundo Ambiental no dia 2024-07-31 às 09:09.", com toda a documentação solicitada em aviso. Posteriormente, foi enviado ao Município um Pedido de Elementos Adicionais, ao qual o município deu resposta via email, informando o Fundo Ambiental que, por dificuldades técnicas, não conseguiu submeter os documentos via plataforma.</p> <p>O Município informou o Fundo Ambiental das tentativas de contacto telefónico de forma sanar o problema e não sendo possível, procedeu ao envio da documentação por email.</p> <p>Após a submissão da candidatura, as dificuldades técnicas para resposta ao pedido de elementos adicionais e pedidos de esclarecimentos foram constantes. O Município contactou sempre o apoio do Fundo Ambiental para sanar as dificuldades, sendo que esse apoio foi dado aquando da submissão do pedido de esclarecimentos.</p> <p>De forma a fundamentar a necessidade da aquisição do autocarro elétrico, o Município de Cinfães junta a este esclarecimento, a totalidade dos Circuitos Especiais de Transporte Escolar, os quais não foram apresentados em sede de candidatura por ainda não estarem definidos aquando da submissão da candidatura.</p> <p>O Município de Cinfães, assegura o cumprimento de 25 circuitos especiais de transporte escolar que totalizam diariamente 1418 km, conforme mapa anexo, e que perfaz um total de 255 240,00 km/ano. Com a concretização da presente operação, parte destes quilómetros seriam realizados por veículo elétrico.</p>
Resposta	<p>O Fundo Ambiental enviou três pedidos de esclarecimento ao candidato, concretamente nos dias 01 agosto, 30 agosto e 24 setembro de 2024, com prazo máximo de resposta de 5 dias úteis, pedidos estes que não foram respondidos através da submissão dos elementos solicitados na plataforma. Nos dias 02 agosto, 06, 23 e 24 setembro, o candidato enviou elementos através do email do presente apoio, que não foram considerados, pois, de acordo com a alínea a) do ponto 10.1 do Aviso, não são aceites documentos que sejam remetidos por outros meios que não a referida plataforma.</p> <p>No dia 09 outubro foi enviada nova notificação de pedido de esclarecimento, que o candidato respondeu no dia seguinte, 10 outubro, através da submissão de elementos na plataforma.</p> <p>Reapreciada a candidatura, foram considerados os custos para os postos de carregamento e respetiva instalação, tendo-se decidido reverter a decisão de exclusão da candidatura.</p>

N.º candidatura	259
Entidade	TUMG - Transportes Urbanos da Marinha Grande, E.M., Unipessoal, S.A.
Pronúncia	<p>Indignação. Programa de Descarbonização dos Transportes Públicos – Aquisição de viaturas elétricas.</p> <p>A TUMG apresentou no passado mês de julho uma candidatura ao Fundo Ambiental inserida no Programa de Descarbonização dos Transportes Públicos. Essa candidatura previa a aquisição de 5 autocarros elétricos e respetivas estações de carregamento, num investimento total de 1,5 milhões de euros, representando o maior investimento da empresa e na mobilidade urbana na Marinha Grande.</p> <p>Acreditávamos na aprovação da nossa candidatura, por representar uma redução de 50% do total de emissões anuais de CO2. Tal não veio a suceder. A nossa candidatura obteve a pontuação máxima em todos os critérios. Num total de 67 candidaturas aprovadas, a nossa ficou em 22.º lugar, com igual pontuação ao 1.º. O critério de desempate adotado pelo Fundo Ambiental (maior redução das emissões anuais de CO2) é injusto.</p> <p>A exclusão da nossa candidatura para a aquisição de autocarros elétricos representa um retrocesso nas aspirações de desenvolvimento sustentável e equitativo. Esta exclusão é motivo de profunda indignação, pois impede que a Marinha Grande tenha acesso aos meios necessários para oferecer um transporte público urbano mais eficiente, ecológico e alinhado com as metas de sustentabilidade nacional e internacional.</p> <p>A dotação financeira disponível neste Aviso de Financiamento de 45 milhões de euros será distribuída por quatro candidaturas para a Região Norte e uma candidatura para a cidade de Coimbra, ficando de fora mais de 62 candidatos, onde se inclui a TUMG.</p> <p>O Fundo Ambiental, destinado a apoiar a transição energética e a adoção de práticas sustentáveis, deveria ser um instrumento de igualdade. No entanto, ao restringir o acesso a estes fundos para determinadas candidaturas, limita-se a capacidade de algumas regiões de acompanhar o ritmo da inovação em mobilidade urbana, comprometendo o objetivo de um serviço de transporte mais limpo, acessível e moderno.</p> <p>Além disso, a decisão de excluir a maior parte das candidaturas ao Fundo Ambiental gera desigualdades estruturais entre regiões, colocando a Marinha Grande em desvantagem competitiva e privando-a de melhorar a sua qualidade de vida.</p> <p>Deste modo, a exclusão da candidatura ao Fundo Ambiental para a aquisição de autocarros elétricos é não só injusta, mas contrária ao interesse público e ao compromisso com a igualdade regional.</p> <p>Exige-se a revisão dos critérios de desempate em função da dimensão ou da categorização dos operadores, por forma a garantir a distribuição dos fundos do PRR por mais operadores, mais regiões e mais cidades.</p> <p>O Conselho de Administração Marinha Grande, 31 de outubro de 2024</p>
Resposta	<p>O Fundo Ambiental procedeu à ordenação das candidaturas considerando os critérios de desempate que constam dos n.ºs 12.7 e 12.8 do aviso. A candidatura dos TUMG foi admitida, condicionada à disponibilidade de dotação para a financiar, não tendo havido dotação suficiente para a financiar após distribuição da verba pelos candidatos colocados nos lugares acima da ordenação.</p>

N.º candidatura	260
Entidade	Município de Aguiar da Beira
Pronúncia	<p>Direito de Pronúncia</p> <p>A CANDIDATURA Nº 260 - MUNICIPIO DE AGUIAR DA BEIRA, NO ÂMBITO DO APOIO À AQUISIÇÃO DE VEÍCULOS LIMPOS PARA O TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS</p> <p>A candidatura nº 260 - MUNICIPIO DE AGUIAR DA BEIRA, no âmbito do Apoio à aquisição de veículos limpos para o transporte coletivo de passageiros, transitou do estágio "Em Verificação" para o estágio de "Proposta de Exclusão", no entanto seguidamente será apresentado após cada item identificado por vossas excelências as justificações e fundamentos justificativos que demonstram que a vossa apreciação não está correta.</p> <p>Sabemos que o Fundo Ambiental procedeu à verificação do enquadramento da candidatura nas condições do Aviso (1ª fase), de acordo com o ponto 11.2 do Aviso, bem como à observância do referido na Portaria nº 109/2024/1, de 18 de março, na sua versão atual, que aprova o Regulamento do Sistema de Incentivo às Empresas «Descarbonização dos Transportes Públicos», inserido no investimento RP-C21-i12 – medida reforçada: descarbonização dos transportes públicos, do Plano de Recuperação e Resiliência, e que nesses termos deve ser considerado o seguinte:</p> <p>1. O candidato não entregou peças preparatórias do procedimento de contratação pública válidas, não evidenciando o grau de maturidade exigido à operação pelo ponto 5 do Aviso;</p> <p>Para efeitos de aquisição de todos os equipamentos, prevê-se realizar essas aquisições ao abrigo de diversos Acordos-Quadro, são eles:</p> <p>A. Acordo-Quadro nº CNCM/AQ/21/2020, cujas peças do procedimento de aquisição ao abrigo do mesmos são as seguintes:</p> <p>? [Lote 6 e 7] CM Aguiar da Beira - Caderno de Encargos_call off CNCM-AQ-21-2020          ? [Lote 6 e 7] CM Aguiar da Beira - Minuta - Convite_call off CNCM-AQ-21-2020</p> <p>B. Acordo-Quadro nº AQ 57/2022, cujas peças do procedimento, Cadernos de Encargos e Convites para aquisição de bens ao abrigo do mesmos são as seguintes:</p> <p>? [Lote 1.9] CM Aguiar da Beira - Convite_Call Off AQ 57_2022          ? [Lote 1.9] CM Aguiar da Beira - Minuta Caderno de Encargos AQ 57_2022</p> <p>Ora, face ao exposto, comprovadamente entregamos as peças prontas para lançamento dos diversos procedimentos de aquisição ao abrigo dos múltiplos Acordos-Quadro supra identificados, sendo que as peças apresentadas estão elaboradas nos termos do CCP assim como os procedimentos de contratação cumprem integralmente o Código dos Contratos públicos na sua atual redação, não se compreende como podem vossas excelências invocar que não foi evidenciando o grau de maturidade exigido à operação pelo ponto 5 do Aviso, uma vez que entregamos as peças completamente elaboradas e prontas para lançar os procedimentos de aquisição de viaturas e carregadores de imediato, e que até já foram avaliadas pelo Tribunal de Contas noutros procedimentos realizados ao abrigos dos Acordos-Quadro supra identificados, desta forma discordamos diametralmente com vossas excelências e com a vossa apreciação enviesada, uma vez que as peças exigidas nos termos do ponto 5 do Aviso estão devidamente elaboradas nos termos da lei e foram entregues conforme exigido.</p> <p>2. Não cumpre a alínea m) do ponto 7.3 do Aviso. O candidato não demonstra no cronograma apresentado que apenas lança o procedimento de contratação pública após a submissão da candidatura, não sendo cumprido o critério do efeito de incentivo ;</p> <p>Conforme demonstrado no ponto anterior, os documentos estão em estado de prontidão para lançamento dos procedimentos de contratação, pelo que esses procedimentos tem lançamento imediato tal como está descrito, ora nestes termos e sabendo vossas excelências que os</p>

documentos de contratação está em estado de maturidade que o lançamento do procedimento é imediato, julgamos que a ausência de um documento que deve conter uma planificação do tempo que retrata apenas um instante é absolutamente redundante, pelo que no caso em apreços poderemos estar perante uma formalidade não essencial, até porque a planificação no tempo é contrária à instantânea a realizada em ato único, pelo que em bom rigor no caso de maturidade da nossa candidatura está perfeitamente justificado o espaço temporal de lançamento do procedimento, pelo que o critério supra identificado está integralmente cumprido, pois o lançamento imediato com a aprovação está perfeitamente dentro do prazo máximo estabelecido para o mesmo.

3. Não cumpre a alínea f) do ponto 7.3 do Aviso. O candidato não fundamentou adequadamente:

? O preço apresentado para os postos de carregamento e respetiva instalação;

? O preço apresentado para as outras despesas;

Relativamente ao ponto de carregamento de veículos elétricos, este será adquiridos ao abrigo do Acordo-Quadro (AQ) nº CNCM/AQ/21/2020, cujas peças do procedimento de aquisição já foram indicadas anteriormente e estão elaboradas em avançado estágio de prontidão para serem publicadas, se for caso disso.

Quanto ao preço de aquisição, todos sabemos que estão contratados e identificados no Acordo-Quadro nº CNCM/AQ/21/2020, pelo que o fornecedor dos bens e serviços ao abrigo desse AQ está obrigado a cumprir os preços constantes no mesmo que obviamente refletem o conteúdo da sua proposta, e com a qual o venceu o Concurso Público internacional do AQ e tornou em fornecedor. Nestes termos a estimativa de custos de aquisição e instalação dos pontos de carregamento de veículos elétricos, submetida, é exatamente como os preços descritos nas peças do procedimento, também nos termos da Lei que regulamenta o Código dos Contratos Públicos (CCP), e não poderia ser de outra forma, pelo que os custos de aquisição dos pontos de carregamentos de veículos elétricos estão bem discriminados e descritos, quer nas peças do procedimento de aquisição identificadas no ponto A do nº 2, como no documento "Estimativa sem ligação à RESP".

Relativamente a outros documentos justificativos dos custos previsíveis, trata-se de custos que se sabe que vão ser necessários mas que só poderão ser conhecidos após se conhecer detalhadamente quais as características técnicas dos veículos e carregadores que estes vão "exigir", pois como consabido é muito provável que o veículo que se pretendem adquirir tenha tecnologias de armazenamento de energia e conseqüentemente de carregamento elétrico mais evoluídas do que as conhecidas à data de elaboração da nossa candidatura, nomeadamente como maior capacidade e velocidades de carga, e reiteramos, do que as conhecidas à data da elaboração da nossa candidatura, pelo que toda a infraestrutura de carregamento a montante dos PCVE estará condicionada por essas especificidades e que só serão conhecidas no momento de entrega dos veículos, pelo que para justificar esses custos, ainda que grosseiramente, estimados nesta data foi elaborada uma previsão de custos da linha de alimentação de ligação à Rede Elétrica de Serviço Público (RESP) e do necessário Posto de Transformação (PT) para a Potência Aparente (S) que se julga necessária, pelo que desconhecendo as necessidades reais finais, não é possível fazer ao operador de rede (E-Redes) o pedido de viabilidade de uma potência que ainda não se conhece.

Desta forma foi entregue os custos detalhados de aquisição e instalação do Ponto de Carregamento de Veículos (PCVE) e adicionalmente indicou-se os presumíveis custos de aquisição da infraestrutura de alimentação elétrica a montante do mesmo, sendo que os custos desta sofrerá sempre as alterações inerentes às especificidades de potência elétrica do PCVE que venha a ser instalados de acordo com a tecnologia de armazenamento de energia que a viaturas fornecida tenham incorporada.

4. Não cumpre a alínea a) e h) do ponto 10.1, e as alíneas b) e c) do ponto 8.2 do Aviso. Verifica-se a falta de correspondência entre a documentação justificativa dos custos de investimento previstos na candidatura, em particular ao(s) Veículo(s) e/ou Posto(s) de Carregamento e os anexos obrigatórios, nomeadamente o Anexo I - Memória Descritiva e o Anexo

	<p>III - Diagnóstico Energético da Operação, o que compromete a admissibilidade e elegibilidade da candidatura;</p> <p>De acordo com o explanado nos pontos acima descritos, foi entregue toda a documentação exigida, no entanto por motivos que desconhecemos, erradamente, vossas excelências declaram-nas como inexistentes, mas reiteramos, toda a documentação exigida está devidamente instruída é válida e até já foi nalguns casos verificada e validada pelo Tribunal de Contas, e está efetivamente entregue, nomeadamente a constante nos seguintes ficheiros:</p> <p>? alínea g) do ponto 10.1 do Aviso AAC N.º 01_C21-i12_2024.zip</p> <p>? alínea h) do ponto 10.1 do Aviso AAC N.º 01_C21-i12_2024.zip</p> <p>5. Não cumpre a alínea m) do ponto 7.2 do Aviso. O candidato não apresentou comprovativo de inscrição na Plataforma SIGA.</p> <p>Conforme o documento Entidade MUNICÍPIO DE AGUIAR DA BEIRA - Versão 10.pdf, está este Município Inscrito no Balcão dos Fundos e Plataforma SIGA, pelo que não se compreende esta afirmação.</p> <p>Em conclusão, face ao exposto, e ao abrigo do artigo 121.º do Código do Procedimento Administrativo, exercemos o nosso direito de pronúncia em sede de audiência prévia, como previsto no artigo 122.º do referido Código e como descrito e comprovado na documentação supra identificada reiteramos que a nossa candidatura cumpre integralmente todas as exigências técnicas e administrativas, pelo deve o Júri rever a sua decisão, pois é absolutamente incompreensível por estar em absoluto desacordo com a nossa candidatura, que efetivamente está devidamente instruída com toda a documentação exigida nos termos do Aviso AAC N.º 01/C21-i12/2024.</p>
<p>Resposta</p>	<p>No dia 01/08/2024 foi enviada pelo Fundo Ambiental notificação de pedido de esclarecimento com prazo máximo de resposta de 5 dias úteis, pedido este que não foi respondido. Posteriormente, no dia 27/08/2024, foi enviada nova notificação de pedido de elementos adicionais com prazo máximo de resposta de 5 dias úteis, pedido este que também não obteve resposta na plataforma. No dia 03/09/2024, último dia do prazo dado, o candidato enviou email de resposta ao pedido de esclarecimento, com elementos em anexo, e alegando problemas técnicos na submissão destes elementos na plataforma.</p> <p>Reapreciada a candidatura, constata-se que os procedimentos de contratação propostos pelo candidato deverão ser analisados em conformidade com as regras da contratação pública de acordo-quadro, pelo que se decidiu reverter a exclusão, condicionando-se o candidato à apresentação, até à data da assinatura do termo de aceitação, caso seja selecionado para financiamento, do acordo-quadro referido nas peças de contratação pública apresentadas.</p> <p>O candidato apresenta cronograma conforme, bem como o comprovativo de inscrição na Plataforma SIGA.</p> <p>Foi também considerado o orçamento para prestação de serviços e elaboração de projeto eletrotécnico.</p> <p>Para o custo com o posto de carregamento e respetiva instalação, é apresentada estimativa de custos que foi considerada não conforme, por não estar identificada a empresa fornecedora, não estando também este documento devidamente datado e assinado.</p>

N.º candidatura	261
Entidade	RODONORTE CASTELO BRANCO, UNIPessoal, LDA
Pronúncia	<p>Exmos. Srs.,</p> <p>Vimos pelo presente apresentar, em sede de audiência prévia reclamação nos termos seguintes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- a reclamante efetuou candidatura enquadrada na categoria 2 do presente aviso;</li> <li>- não se podendo conformar com a ordenação final efetuada pelo júri, pelo facto de não terem sido consideradas situações relevantes e que implicariam uma ordenação diferente da atribuída;</li> <li>- assim relativamente às candidaturas com os nºs 262, 196, 94 e 206, o júri não considerou que as referidas entidades obtiveram, para a mesma operação, financiamento ao abrigo do POSEUR e /ou do Fundo Ambiental, como facilmente se pode verificar pela consulta ao site do POSEUR e do Fundo Ambiental, contrariando o descrito no ponto 8.1. f);</li> <li>- acresce que os valores indicados para total de poupanças de CO2, nas referidas candidaturas são manifestamente exagerados para as operações apresentadas, sendo, salvo melhor opinião, necessário considerar valores relativos a viaturas que atualmente são elétricas ou noutros casos, considerando as autorizações detidas (por ex. candidatura nº206) considerar a realização de kms sem qualquer aderência com a realidade ;</li> <li>- relativamente à candidatura nº 192, desconhece-se, salvo melhor opinião, a existência de qualquer operação de transporte público, sendo público que existe uma intenção de se tornar em operador, ou seja, não deve ser aceite a referida candidatura, com base em intenções quando nos demais casos, é necessária a apresentação de título habilitante para a execução de serviço de transporte público. Ainda relativamente a esta candidatura consultado o site do IMT (<a href="https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/TransportesRodoviaris/EmpresasLicenciadas/Documents/Empresas_PESPAS_Publico_OrdConc.pdf">https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/TransportesRodoviaris/EmpresasLicenciadas/Documents/Empresas_PESPAS_Publico_OrdConc.pdf</a>) não consta o nome da referida entidade.</li> </ul> <p>Face ao exposto devem as referidas candidaturas ser excluídas e efetuada nova ordenação, termos em que se fará justiça.</p> <p>P.D. Rodonorte Castelo Branco</p>
Resposta	<p>O Fundo Ambiental assegura a análise de risco do duplo financiamento, através de ferramentas próprias para o efeito, na fase de avaliação das candidaturas aprovadas para financiamento, de acordo com o quadro do Decreto-Lei n.º 29-B/2021, de 4 de maio, relativamente à acumulação de apoios PRR com outros fundos comunitários para a mesma tipologia de operações. Assim, as candidaturas aprovadas para financiamento podem ter beneficiado de outros apoios, nomeadamente do POSEUR, desde que não haja financiamento dos mesmos custos de operações para a qual concorrem neste apoio, conforme disposto no ponto 7.4 do Aviso. As candidaturas com potenciais riscos de duplo de financiamento identificados terão ainda acompanhamento específico na fase de execução dos projetos, de forma a assegurar a continuidade da verificação do duplo financiamento nas operações que constituem os projetos.</p> <p>A tabela do separador “Frota_Desempenho_Energético” do Anexo III solicita, de facto, a utilização anual do autocarro limpo a adquirir que deve ser declarada pelo candidato, que no total dos autocarros a financiar não pode exceder a produção quilométrica contratualizada pela autoridade de transportes, e que servirá de base para calcular, entre outros, as metas de poupança energética e de emissões a que o candidato se vinculará na operação anual dos veículos limpos financiados, caso seja selecionado para financiamento. Para este efeito, um dos elementos solicitados na candidatura, conforme disposto na alínea f) do ponto 10.1 do Aviso, são “Autorização(ões) para a exploração de serviços de transporte público de passageiros, emitido pela autoridade pública competente”, que consistem nos contratos/subcontratos referentes ao transporte público de passageiros, relativos à operação para o qual concorrem.</p> <p>No que diz respeito à candidatura nº 192 - Município de Viana do Castelo, constata-se que este Município é a autoridade de transportes competente que pretende, em 2025, constituir-se como operador interno dos serviços públicos de transporte de passageiros municipais, com recurso a meios próprios. Para este efeito, foram apresentados em sede de candidatura os elementos comprovativos, incluindo a escritura de concessão de serviço público de transportes coletivos de passageiros da área urbana e freguesias limítrofes, entre a Câmara Municipal de Viana do Castelo</p>

e a empresa Transcunha – Transporte Rodoviários de Viana, Lda., cujo contrato termina efetivamente em 2025, altura em que entrará em vigor a operação por meios próprios. O candidato apresentou adicionalmente ata da reunião de Câmara realizada a 30/4/2024 na qual se deliberou, ao abrigo do disposto no artigo 16.º e seguintes do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, e na qualidade de Autoridade de Transportes, chamar a si a responsabilidade de explorar diretamente o serviço de transporte público urbano com recurso a meios próprios, após o término da atual concessão de transportes em vigor.

Conforme o artigo 37.º do Decreto-Lei n.º 3/2001, de 10 de janeiro, que regula o acesso à atividade de transportador rodoviário de passageiros, os serviços municipalizados não estão sujeitos ao regime de licenciamento, pelo que não carecem de alvará ou licença comunitária para exercer a sua atividade enquanto operadores internos.

Pelo exposto, não foi decidida a exclusão das candidaturas indicadas, com exceção da n.º 206, que foi excluída por outro motivo, indicado na tabela de exclusões do presente relatório.

N.º candidatura	275
Entidade	Município de Redondo
Pronúncia	Exmos. Senhores,  Em resposta à comunicação enviada por V. Exa., o Município de Redondo manifesta-se discordando da Proposta de Decisão, uma vez que nos foram solicitados os elementos, que estão identificados no Relatório Preliminar e que nós tentamos carregar na plataforma sem sucesso, fazendo-os chegar por via e-mail como consta nos respetivos comprovativos. Envio os documentos para vossa apreciação.
Resposta	<p>No dia 01/08/2024 foi enviada pelo Fundo Ambiental notificação de pedido de esclarecimento com prazo máximo de resposta de 5 dias úteis, pedido este que não foi respondido na plataforma. Posteriormente, no dia 26/08/2024, foi enviada nova notificação de pedido de elementos adicionais com prazo máximo de resposta de 5 dias úteis, pedido este que também não obteve resposta na plataforma. No dia 02/09/2024, último dia do prazo dado, o candidato enviou email de resposta ao pedido de esclarecimento, com elementos em anexo, e alegando problemas técnicos na submissão destes elementos na plataforma.</p> <p>Reapreciada a candidatura, constata-se que o candidato:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Apresenta declaração válida da Autoridade de Transportes competente em como o projeto a financiar se insere no âmbito de Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Modo Rodoviário (transporte escolar);</li> <li>2. Apresenta caderno de encargos, mas não apresenta programa de procedimento do concurso; Nos termos do número 5.1 do aviso, “O grau de maturidade mínimo exigido para as operações na fase de apresentação de candidatura consiste na existência de peças preparatórias do(s) procedimento(s) de aquisição relativo(s) ao investimento mais relevante para a operação” e nos termos da alínea g) do número 10.1 do aviso, a correta instrução da candidatura implica a submissão de “Documento(s) que evidenciem o cumprimento do grau de maturidade exigido no ponto 5 do AAC, nomeadamente as peças do(s) procedimento(s) de contratação do investimento mais relevante a lançar para a operação (termos de referência, caderno de encargos, programa de concurso)”. Assim, dado que não foi apresentado o programa de concurso indicado na referida alínea, a candidatura foi considerada indevidamente instruída por falta do mesmo;</li> <li>3. Apresenta orçamento de empresa fornecedora relativo ao autocarro limpo de tipologia A e autocarro equivalente Euro VI;</li> <li>4. Não apresenta orçamento de empresa fornecedora relativo à aquisição do posto de carregamento e respetiva instalação, pelo que este custo não foi considerado no Anexo III – Diagnóstico da operação;</li> <li>5. Apresenta calendário de realização física e financeira da operação, com programação a concluir em novembro/2026, sendo que o ponto 5.3. do Aviso refere que “O prazo máximo para a conclusão da implementação no terreno das operações aprovadas é o dia 31 de março de 2026.”</li> </ol> <p>Pelo exposto nos pontos 2 e 5 acima, mantém-se a decisão de exclusão.</p>

N.º candidatura	279
Entidade	ETUG- Empresa Transportes Urbanos da Guarda Unip. Lda
Pronúncia	<p>Exmos. Srs.,</p> <p>Serve a presente resposta para contestar a ordenação da candidatura.</p> <p>Tal como consta no Relatório Preliminar, foi atribuída à candidatura no critério C1 a pontuação intermédia ao invés da pontuação máxima, fator muito condicionante na ordenação final das propostas. Mais dizemos que a nossa candidatura diferia das demais pela aposta clara e inovadora onde a maioria dos novos veículos seriam movidos a hidrogénio verde disponibilizado por uma empresa local. A ETUG procurou inovar, fazer diferente, trazendo para o setor dos transportes pesados de passageiros uma inovação respeitante ao combustível utilizado.</p> <p>É do nosso entendimento após várias simulações, que o formulário e toda a candidatura está assente na majoração de candidaturas puramente elétricas (com veículos elétricos), minimizando candidaturas mistas, ou com maioria de veículos movidos a hidrogénio, como é a Candidatura da ETUG.</p> <p>Solicitamos assim, a correção co critério C1, aguardando então nova ordenação das Candidaturas.</p>
Resposta	<p>Conforme apuramento efetuado pelo candidato e validado em sede de análise da operação, no ficheiro Anexo III – Diagnóstico da Operação apresentado no dia 23/10/2024 pelo candidato, como resposta ao pedido de esclarecimento, verifica-se que:</p> <p>Consumo de energia anual dos autocarros Euro VI = 163,89 tep Consumo de energia anual dos autocarros limpos = 95,44 tep</p> <p><math>C1 = (\text{consumo anual energia dos autocarros Euro VI} - \text{consumo anual energia dos autocarros limpos}) / \text{consumo anual energia dos autocarros Euro VI} = 0,42</math></p> <p>Se:</p> <p><math>C1 \leq 30\%</math> – 1 ponto  <math>30\% &lt; C1 \leq 70\%</math> – 3 pontos  <math>C1 &gt; 70\%</math> – 5 pontos</p> <p>Assim, sendo <math>C1 = 42\%</math>, é mantida a atribuição de 3 pontos.</p>

N.º candidatura	281
Entidade	EVA - TRANSPORTES,S.A.
Pronúncia	<p>Exmos. Senhores,</p> <p>Esperamos que se encontrem bem.</p> <p>Remete-se, em anexo, para vossa análise, pronúncia à proposta de decisão emitida referente à candidatura apresentada pela EVA – Transportes, S.A., ao Aviso de Abertura de Concurso N.º 01/C21-i12/2024 - Medida Reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos (ver, por favor, documento PDF EVA - Audiência prévia).</p> <p>A EVA – Transportes, S.A., encontra-se naturalmente ao dispor para o esclarecimento de qualquer questão que surja.</p> <p>Muito obrigada.</p> <p>Com os melhores cumprimentos,</p> <p>EVA – Transportes, S.A.</p> <p>ANEXO: (reproduz-se integralmente o texto submetido)</p> <p>Assunto: Candidatura n.º 000281 – EVA – Transportes, S.A., ao AAC N.º 01/C21-i12/2024 – Descarbonização dos Transportes Públicos – Audiência Prévia</p> <p>Exmos. Srs.,</p> <p>Na sequência da receção de notificação de proposta de decisão desfavorável, rececionada no dia 30 de outubro de 2024, relativa à candidatura submetida pela EVA – Transportes, S.A., doravante designada por “EVA” ou “Promotor” ao Aviso de Abertura de Concurso N.º 01/C21-i12/2024 – Descarbonização dos Transportes Públicos, vimos pelo presente, face à notável e forte afluência de candidaturas ao presente Aviso de Abertura de Concurso, solicitar o reforço da dotação orçamental afeta ao presente Aviso de Concurso ou o lançamento de um novo Aviso de Concurso neste âmbito.</p> <p>Com efeito, refira-se que, a expressiva adesão ao presente Aviso de Abertura de Concurso evidencia, desde logo, o elevado interesse e empenho das entidades elegíveis, nomeadamente Municípios, Áreas Metropolitanas, Comunidades e Empresas na redução de pelo menos 55% das emissões líquidas de gases com efeito de estufa até 2030, bem como no alcance da neutralidade climática até 2050, em consonância com o Pacto Ecológico Europeu, com recurso ao incremento do número de novos autocarros de zero emissões utilizados para transporte público de passageiros, assim como à inclusão de instalação de estações de carregamento de eletricidade ou de reabastecimento de hidrogénio, o que se traduz em candidaturas e operações de alta qualidade e elevado valor acrescentado, com um potencial significativo para apoiar as ambições de Portugal, no que concerne à independência energética e transição ecológica, no setor dos transportes e mobilidade, no contexto das novas situações geopolíticas e do mercado da energia. Pese embora, o forte valor intrínseco das candidaturas apresentadas, cumpre realçar que, face à dotação orçamental afeta ao presente Aviso de Abertura de Concurso (45 milhões de euros) para as candidaturas fora das Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, diversos projetos, que respondem diretamente aos desafios e objetivos do programa, como é o caso da operação submetida pela EVA, ficaram sem financiamento.</p> <p>Convém assim salientar que:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Do universo total de candidaturas com enquadramento, no âmbito do programa, na Categoria 2 (67 candidaturas), 25 obtiveram a pontuação máxima, isto é, cerca de 37,3% do total de candidaturas com enquadramento apresentadas na Categoria 2;</li> </ol>

	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Tal significa que existe já um número considerável de empresas que apresentam os requisitos indispensáveis para integrar o processo de descarbonização do setor dos transportes;</li> <li>3. Acresce que se tratam de candidatos que se dedicam à atividade de transporte público de passageiros, facto que reforça e valoriza o seu posicionamento estratégico, tendo em conta que estas empresas contribuem duplamente para este desígnio, ao participar ativamente na transferência modal;</li> <li>4. Por outro lado, e este é o ponto fundamental, das 25 candidaturas aprovadas e com pontuação máxima, na Categoria 2, apenas 5 (20%), lograram obter os subsídios correspondentes às suas candidaturas;</li> <li>5. Ora, numa altura em que o Estado português se encontra comprometido com exigentes metas de descarbonização, designadamente os objetivos Net Zero em 2050, e, para os transportes, 90% em 2040, é fundamental que o Governo reforce os apoios num setor (transportes) que, de acordo com os últimos dados, é responsável por mais de 24% das emissões, sendo que o transporte rodoviário representa mais de 70% das emissões no setor;</li> <li>6. Ao invés, o Governo português, apesar dos apoios concedidos nos últimos anos, não só não os reforçou, como estes se encontram muitíssimo abaixo do que seria necessário para que possam ser cumpridas as metas assumidas; e</li> <li>7. Efetivamente, se considerarmos o número de autocarros a gasóleo existentes em Portugal, cerca de 15.000, e as viaturas que foram abrangidas pelo programa a que agora nos reportamos (cerca de 450 viaturas no programa total de 90.000.000 Euros), verificamos que precisaríamos de mais de 30 programas idênticos para renovar a totalidade da frota, isto é, se considerarmos um programa por ano, demoraríamos até ao ano 2054 para completar a renovação.</li> </ol> <p>Neste sentido, note-se que o reforço da dotação orçamental inerente ao Aviso de Abertura de Concurso N.º 01/C21-i12/2024 – Descarbonização dos Transportes Públicos ou o lançamento de um novo aviso de concurso neste âmbito permitiria o financiamento de um conjunto mais alargado de operações de mérito comprovado e conseqüentemente, a ampliação do impacto global gerado pelo programa.</p> <p>Face ao exposto, a EVA – Transportes, S.A., vem pela presente comunicação reforçar a pertinência e relevância de um possível aumento da dotação orçamental afeta ao Aviso de Abertura de Concurso N.º 01/C21-i12/2024 – Descarbonização dos Transportes Públicos ou o lançamento de um novo aviso de concurso neste âmbito.</p> <p>Caso se suscite alguma questão, encontramos-nos naturalmente disponíveis para prestar quaisquer esclarecimentos que se revelem necessários. Na expectativa de resposta positiva aos argumentos expostos, apresentamos os nossos melhores cumprimentos</p> <p>EVA – Transportes, S.A.</p>
Resposta	<p>O Fundo Ambiental agradece o interesse no aviso publicado, tendo já informado a tutela da forte adesão por parte dos operadores e outras entidades elegíveis, que resultou na submissão de um elevado número de candidaturas.</p>

N.º candidatura	282
Entidade	TRANSLAGOS - TRANSPORTES PÚBLICOS, LDA.
Pronúncia	<p>Exmos. Senhores,</p> <p>Esperamos que se encontrem bem.</p> <p>Remete-se, em anexo, para vossa análise, pronúncia à proposta de decisão emitida referente à candidatura apresentada pela Translagos - Transportes Públicos, Lda., ao Aviso de Abertura de Concurso N.º 01/C21-i12/2024 - Medida Reforçada: Descarbonização dos Transportes Públicos (ver, por favor, documento PDF Translagos - Audiência Prévia).</p> <p>A Translagos - Transportes Públicos, Lda., encontra-se naturalmente ao dispor para o esclarecimento de qualquer questão que surja.</p> <p>Muito obrigada.</p> <p>Translagos - Transportes Públicos, Lda.</p> <p>Anexo: (reproduz-se o documento de pronúncia)</p> <p>Exmos. Srs.,</p> <p>Na sequência da receção de notificação de proposta de decisão desfavorável, rececionada no dia 30 de outubro de 2024, relativa à candidatura submetida pela Translagos - Transportes Públicos, Lda., doravante designada por “Translagos” ou “Promotor” ao Aviso de Abertura de Concurso N.º 01/C21- i12/2024 – Descarbonização dos Transportes Públicos, vimos pelo presente, face à notável e forte afluência de candidaturas ao presente Aviso de Abertura de Concurso, solicitar o reforço da dotação orçamental afeta ao presente Aviso de Concurso ou o lançamento de um novo Aviso de Concurso neste âmbito.</p> <p>Com efeito, refira-se que, a expressiva adesão ao presente Aviso de Abertura de Concurso evidencia, desde logo, o elevado interesse e empenho das entidades elegíveis, nomeadamente Municípios, Áreas Metropolitanas, Comunidades e Empresas na redução de pelo menos 55% das emissões líquidas de gases com efeito de estufa até 2030, bem como no alcance da neutralidade climática até 2050, em consonância com o Pacto Ecológico Europeu, com recurso ao incremento do número de novos autocarros de zero emissões utilizados para transporte público de passageiros, assim como à inclusão de instalação de estações de carregamento de eletricidade ou de reabastecimento de hidrogénio, o que se traduz em candidaturas e operações de alta qualidade e elevado valor acrescentado, com um potencial significativo para apoiar as ambições de Portugal, no que concerne à independência energética e transição ecológica, no setor dos transportes e mobilidade, no contexto das novas situações geopolíticas e do mercado da energia.</p> <p>Pese embora, o forte valor intrínseco das candidaturas apresentadas, cumpre realçar que, face à dotação orçamental afeta ao presente Aviso de Abertura de Concurso (45 milhões de euros) para as candidaturas fora das Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, diversos projetos, que respondem diretamente aos desafios e objetivos do programa, como é o caso da operação submetida pela Translagos, ficaram sem financiamento.</p> <p>Convém assim salientar que:</p>

	<p>1. Do universo total de candidaturas com enquadramento, no âmbito do programa, na Categoria 2 (67 candidaturas), 25 obtiveram a pontuação máxima, isto é, cerca de 37,3% do total de candidaturas com enquadramento apresentadas na Categoria 2;</p> <p>2. Tal significa que existe já um número considerável de empresas que apresentam os requisitos indispensáveis para integrar o processo de descarbonização do setor dos transportes;</p> <p>3. Acresce que se tratam de candidatos que se dedicam à atividade de transporte público de passageiros, facto que reforça e valoriza o seu posicionamento estratégico, tendo em conta que estas empresas contribuem duplamente para este desígnio, ao participar ativamente na transferência modal;</p> <p>4. Por outro lado, e este é o ponto fundamental, das 25 candidaturas aprovadas e com pontuação máxima, na Categoria 2, apenas 5 (20%), lograram obter os subsídios correspondentes às suas candidaturas;</p> <p>5. Ora, numa altura em que o Estado português se encontra comprometido com exigentes metas de descarbonização, designadamente os objetivos Net Zero em 2050, e, para os transportes, 90% em 2040, é fundamental que o Governo reforce os apoios num setor (transportes) que, de acordo com os últimos dados, é responsável por mais de 24% das emissões, sendo que o transporte rodoviário representa mais de 70% das emissões no setor;</p> <p>6. Ao invés, o Governo português, apesar dos apoios concedidos nos últimos anos, não só não reforçou, como estes se encontram muitíssimo abaixo do que seria necessário para que possam ser cumpridas as metas assumidas; e</p> <p>7. Efetivamente, se considerarmos o número de autocarros a gasóleo existentes em Portugal, cerca de 15.000, e as viaturas que foram abrangidas pelo programa a que agora nos reportamos (cerca de 450 viaturas no programa total de 90.000.000 Euros), verificamos que precisaríamos de mais de 30 programas idênticos para renovar a totalidade da frota, isto é, se considerarmos um programa por ano, demoraríamos até ao ano 2054 para completar a renovação.</p> <p>Neste sentido, note-se que o reforço da dotação orçamental inerente ao Aviso de Abertura de Concurso N.º 01/C21-i12/2024 – Descarbonização dos Transportes Públicos ou o lançamento de um novo aviso de concurso neste âmbito permitiria o financiamento de um conjunto mais alargado de operações de mérito comprovado e conseqüentemente, a ampliação do impacto global gerado pelo programa.</p> <p>Face ao exposto, a Translagos - Transportes Públicos, Lda., vem pela presente comunicação reforçar a pertinência e relevância de um possível aumento da dotação orçamental afeta ao Aviso de Abertura de Concurso N.º 01/C21-i12/2024 – Descarbonização dos Transportes Públicos ou o lançamento de um novo aviso de concurso neste âmbito.</p> <p>Caso se suscite alguma questão, encontramos-nos naturalmente disponíveis para prestar quaisquer esclarecimentos que se revelem necessários.</p> <p>Na expectativa de resposta positiva aos argumentos expostos, apresentamos os nossos melhores cumprimentos</p> <p>Translagos - Transportes Públicos, Lda.</p>
<p>Resposta</p>	<p>O Fundo Ambiental agradece o interesse no aviso publicado, tendo já informado a tutela da forte adesão por parte dos operadores e outras entidades elegíveis, que resultou na submissão de um elevado número de candidaturas.</p>