# DELEGAÇÃO DE COMPETÊNCIAS RELACIONADAS COM SISTEMA DE MOBILIDADE E SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

COMUNIDADE INTERMUNICIPAL
VISEU DÃO LAFÕES

Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões

Município de Carregal do Sal

Câmara Municipal
Carregal do Sal

## Índice

1. Introdução ..... 3

2. Análise do enquadramento e demonstração dos requisitos necessários para uma gestão em rede intermunicipal dos transportes públicos ..... 5

2.1. Sobre o não aumento da despesa pública global ..... 5

2.2. Sobre o aumento da eficiência da gestão dos recursos através da coordenação da CIM Viseu Dão Lafões ..... 9

2.3. Sobre os ganhos de eficácia do exercício das competências, se realizado pela CIM Viseu Dão Lafões ..... 10

2.4. Sobre os objetivos de otimização administrativa, aproximação das decisões aos cidadãos, promoção da coesão territorial, reforço da solidariedade intermunicipal, melhoria dos serviços prestados às populações e a racionalização dos recursos ..... 12

2.5. Sobre a articulação entre os diversos níveis da administração pública através da governança intermunicipal ..... 13

3. Contrato interadministrativo de delegação de competências ..... 15

4. ANEXO - Guião para o período transitório do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e Linhas Orientadoras ..... 31

## 1. Introdução

A Lei n.º52/2015, de 9 de junho, aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) estabelecendo o seu anexo o regime jurídico aplicável ao planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, fluvial, ferroviário e outros sistemas guiados, incluindo o regime das obrigações de serviço público e respetiva compensação.

O referido diploma legal procede à descentralização de competências relativas à gestão do sistema de transportes públicos em diversos níveis da administração pública, transferido para os Municípios e para as Comunidades Intermunicipais as competências para serem as autoridades de transporte dos serviços públicos de transporte de passageiros municipais que se desenvolvam integral ou maioritariamente nas respetivas áreas geográficas.

O Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P (IMT), enquanto principal entidade envolvida na implementação do RJSPTP, tem vindo a manifestar, recorrentemente, que a melhor solução técnica e administrativa para a gestão da rede de transportes será através da gestão intermunicipal. No texto do "**Guião para o período transitório do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e Linhas Orientadoras**", publicado pelo IMT refere que:

*"Na generalidade dos concelhos será possível encontrar serviços de âmbito municipal, intermunicipal e inter-regional, e como tal o planeamento das redes implica a articulação entre diferentes autoridades de transportes...Na atual fase de transição recomenda-se que, na generalidade e sem prejuízo de avaliação caso a caso, as competências sejam assumidas sobretudo pelas CIM/AM porque:*

- *O planeamento integrado das linhas numa lógica de rede pode trazer vantagens significativas a nível do serviço prestado;*
- *O esforço de aprendizagem relativamente ao modelo de planeamento e gestão das redes fica concentrado numa única entidade permitindo uma maior especialização técnica da equipa;*
- *O número de interações entre autoridades de transporte fica reduzido porque uma única autoridade gere um número mais significativo de linhas;*
- *O âmbito territorial mais alargado potenciará as economias de escala dos contratos de serviço público a celebrar;*

*Com a delegação de competências dos municípios nas CIM/AM, os municípios:*

- *Continuam a poder ser consultados relativamente às alterações nos serviços de transporte que sirvam o seu território;*
- *Podem manter a gestão de um conjunto de linhas, de interesse local e urbano, se assim o entenderem;*
- *Em qualquer momento podem recuperar as competências dos serviços que tenham delegado na CIM/AM".*

Analisado o diploma legal e programando a sua implementação, a Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões (CIM Viseu Dão Lafões) e os municípios que a integram, entenderam que seria mais conveniente para assegurar as atribuições e competências relativas aos serviços públicos de transporte de passageiros municipais, que estas fossem delegadas na CIM Viseu Dão Lafões e, desse modo, fosse assegurada a consistência técnica para realizar o processo de planeamento e controlo necessário à implementação do novo regime jurídico introduzido pelo RJSPTP.

A concretização da delegação de competências nas entidades intermunicipais por parte dos municípios, em concreto em matéria de serviços públicos de transporte de passageiros de âmbito municipal está prevista no nº 2 do artigo 6º e no artigo 10º do RJSPTP e nos artigos 128º a 130º da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro.

No entanto, a implementação deste novo RJSPTP representa uma alteração significativa nos modelos de governança existentes e implica uma nova área de intervenção que exige uma total ligação entre a CIM Viseu Dão Lafões e os Municípios que a compõem.

O primeiro instrumento obrigatório e indispensável para a criação dessa área de intervenção, no atual quadro legislativo, é a contratualização da delegação das competências para o serviço público de transportes de passageiros dos municípios para a CIM Viseu Dão Lafões.

Assim, apresentamos neste dossier duas peças fundamentais para a concretização desse objetivo:

a) Uma análise e demonstração dos requisitos necessários para uma gestão em rede intermunicipal dos transportes públicos.

   Este texto pretende realizar o enquadramento jurídico-financeiro que sustente os objetivos previstos na Lei n.º75/2013, de 12 de setembro, nomeadamente no seu artigo 112º, bem como, na previsão e justificação de recursos humanos, patrimoniais e financeiros, necessários e suficientes ao exercício das competências transferidas, previstos no artigo 115.º por aplicação do artigo 122.º da referida Lei;

b) Minuta do Contrato Interadministrativo da delegação de competências.

Acrescentam-se, ainda, a estas peças, um anexo que inclui a descrição das equipas técnicas municipais e intermunicipais envolvidas na elaboração deste documento, bem como o documento de referência produzido pelo IMT com o título " **Guião para o período transitório do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e Linhas Orientadoras**".

## 2. Análise do enquadramento e demonstração dos requisitos necessários para uma gestão em rede intermunicipal dos transportes públicos

### 2.1. Sobre o não aumento da despesa pública global

**Responsabilidade Financeira e salvaguarda do não aumento da despesa global:** Considerando a impossibilidade de realizar uma análise de impacto económico-financeiro consistente, motivada pela não existência de informação completa sobre as receitas dos operadores de transporte de passageiros e, por outro lado, o desconhecimento da estrutura de custos dos operadores que só será possível de obter de forma consolidada nunca antes do 1º semestre de 2017, ou seja, no seguimento da implementação do dever de informação previsto no artigo 22.º do RJSPTP, que determina que os operadores realizem o registo obrigatório num sistema de informação de âmbito nacional dos custos diretos e indiretos da operação, de acordo com as normas contabilísticas em vigor. Estas determinações, segundo o RJSPTP, deverão ser realizadas anualmente, até ao final do primeiro semestre, por deliberação a aprovar pelo Conselho Diretivo do IMT, I.P. Observamos que esta deliberação ainda não foi tomada, apesar de oficialmente solicitada por uma larga maioria dos operadores e da associação que os representa (ANTROP). Ora, perante esta situação, como foi anteriormente referido, prevê-se que os operadores só estarão em condições de preencher os requisitos exigidos no final do 1° semestre de 2017.

Assim sendo, na impossibilidade de realizar uma análise mais aprofundada do impacto económico-financeiro que comprove uma eficiente gestão dos recursos públicos, sem ações deficitárias, entendeu-se introduzir uma cláusula no contrato interadministrativo que assegurasse o cumprimento do requisito de não aumento da despesa pública global previsto na alínea a) do número 3 do artigo 115.º da Lei n.º75/2013 de 12 de setembro, por aplicação do artigo 122.º, n.º2 do mesmo diploma.

Esta cláusula 9.ª do contrato interadministrativo intitula-se "**Responsabilidade Financeira e salvaguarda do não aumento da despesa global**" e assegura esse princípio remetendo para contratação específica, no quadro legal em vigor, qualquer ação solicitada ou promovida por uma das partes que represente ou possa representar aumento da despesa pública global.

**Obrigações de Serviço Público:** Sem prejuízo das salvaguardas referidas anteriormente é importante referir que, no entanto, este contrato interadministrativo inclui cláusulas que abordam temas diretamente ligados a matérias de financiamento. Um desses temas é seguramente o das Obrigações de Serviço Público (OSP) que está previsto no RJSPTP através do artigo 23.º com as compensações descritas no artigo 24.º do mesmo diploma. Diz o texto legal que *"as autoridades de transportes competentes podem impor obrigações de serviço público ao operador de serviço público"*, desde que o façam detalhadamente e "*por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis* ". Assim, a cláusula 7.ª do Contrato Interadministrativo proposto prevê a criação dessas obrigações de serviço público, referindo no ponto 1 que os municípios delegam na CIM Viseu Dão Lafões a competência *"para determinar e impor obrigações de serviço público ao operador de serviço público*", acrescentando, também, nos mesmos moldes da redação do RJSPTP, que as mesmas devem ser formuladas de forma expressa, detalhada, com "*elementos específicos, objetivos e quantificáveis"*.

Ora, será este princípio que permitirá a afetação dos recursos financeiros previstos na cláusula 11.ª do Contrato Interadministrativo para proceder ao financiamento do serviço público de transporte de passageiros, bem como o financiamento das obrigações de serviço público e das compensações pela disponibilização de tarifários sociais bonificados determinados pela autoridade de transportes.

No entanto, o nº 2 da cláusula 7ª introduz uma condição essencial que mais uma vez permite acautelar o não aumento da despesa pública global, referindo que a delegação da competência para efeitos das OSP "*fica porém condicionada à celebração de acordo escrito*" entre a CIM Viseu Dão Lafões e o(s) município(s), *"o qual incidirá sobre a modalidade da imposição, em concreto, de obrigações de serviço público aos operadores e sobre a adoção do modelo de financiamento devido pelas compensações a que se refere o artigo 24.º do RJSPTP*".

Acrescenta-se, ainda, que o financiamento das OSP está regulado pelo artigo 11º do RJSPTP, mas no caso da CIM Viseu Dão Lafões o seu financiamento, atendo à ausência das demais fontes de receita, está dependente essencialmente da concretização das taxas previstas na alínea d) do n.º1 do artigo 11.º do RJSPTP, ou seja, da aprovação de cada um dos municípios relativamente às taxas a cobrar sobre a totalidade das receitas tarifárias dos operadores de transportes a operar na área geográfica respetiva. Sendo que a receita gerada por essas taxas são, nos termos do nº 2 da cláusula 11ª do Contrato Interadministrativo, da CIM Viseu Dão Lafões, prevendo o nº 3 da referida cláusula que o modelo de *"fixação, aprovação, liquidação, cobrança e fixação das percentagens das taxas será definido através de acordo escrito a celebrar entre as partes outorgantes"*. E o nº 4 da mesma cláusula determina que para a proposta de fixação das taxas

municipais, a CIM Viseu Dão Lafões deverá apresentar, previamente, um estudo de impacto financeiro sobre esta matéria.

Assim, resumindo, a CIM Viseu Dão Lafões não poderá afetar recursos financeiros às OSP sem que esteja definido o modelo de financiamento municipal por vias das taxas a cobrar aos operadores. E para que isso aconteça deverá desenvolver e apresentar o estudo de impacto financeiro. Esse estudo só poderá existir quando os operadores de transporte puderem inserir os seus dados financeiros e contabilísticos oficiais na plataforma nacional a disponibilizar pelo IMT.

Julgamos, por isso, que nesta matéria e no que a este Contrato Interadministrativo diz respeito, estão devidamente acautelados os princípios de salvaguarda financeira exigidos na Lei.

**Investimento em redes, equipamentos e infraestruturas:** No que diz respeito aos investimentos complementares às OSP, como são as redes, os equipamentos e as infraestruturas de transportes, o Contrato Interadministrativo não aprofunda ou particulariza nenhum destes temas.

Efetivamente a cláusula 10ª indica que "*as Partes Outorgantes poderão, sempre que se mostre conveniente, acordar na realização de investimentos conjuntos nas redes, equipamentos e infraestruturas dedicados ao serviço público de transporte de passageiros*", ficando desde já previsto que as partes poderão apresentar candidaturas a programas nacionais e comunitários.

Ou seja, tal como nos pontos anteriores, importa sublinhar que este documento acautela que, sempre que haja uma ação da autoridade de transportes intermunicipal, ou dos municípios, relativa a um destes investimentos, deverá ser aplicado o mesmo princípio de responsabilidade financeira e salvaguarda do não aumento da despesa global, previsto na cláusula 9.ª, bem como, mais uma vez, a celebração prévia de um acordo entre as partes intervenientes. Ora, esse acordo ou conjunto de acordos escritos que, eventualmente, as partes decidam celebrar, terão que ser precedidos dos estudos necessários e exigíveis pela lei, nomeadamente, os que se referem ao impacto económico-financeiro. Deste modo, consideramos salvaguardada e justificada a inclusão desta temática na delegação de competências dos municípios na CIM Viseu Dão Lafões, já que essa inclusão sendo suficiente, não é condição única ou exclusiva que justifique económica, jurídica e financeiramente as ações de investimento descritas.

**Recursos humanos, materiais e tecnológicos:** Importa referir que não decorre deste Contrato Interadministrativo a afetação de recursos humanos, materiais ou tecnológicos dos municípios na entidade intermunicipal, neste caso, na CIM Viseu Dão Lafões. Neste sentido, nenhuma cláusula do presente contrato prevê ou refere essa afetação.

Em primeiro lugar importa referir que os recursos humanos necessários para o desempenho das funções de autoridade intermunicipal de transportes estarão inseridos no quadro de pessoal da CIM Viseu Dão Lafões.

Segundo o "**Guião para o período transitório do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e Linhas Orientadoras**", publicado pelo IMT, nesta fase de regime transitório[1] já, *"...as novas autoridades de transporte deverão capacitar-se, de modo a garantir que possuem as competências técnicas necessárias que lhes permitam o desenvolvimento das tarefas identificadas na 1.ª Fase da implementação do RJSPTP mas, igualmente, iniciar a implementação das competências necessárias ao desenvolvimento da fase seguinte de aplicação da totalidade do novo regime jurídico".*

O mesmo documento identifica como necessária a densificação da estrutura organizativa, uma vez que as autoridades intermunicipais precisão de adaptar a estrutura da organização às novas competências de planeamento e gestão das redes de serviços de transportes: *"A implementação do RJSPTP implica a constituição de um corpo técnico base, dedicado aos transportes e mobilidade, mas a dimensão desta equipa e as valências técnicas asseguradas dependem do nível de competências que forem assumidas por cada uma das autoridades".*

Esta publicação refere, ainda, que é fundamental que estas equipas tenham capacidade para desenvolver as seguintes tarefas:

- ***"Compreensão da organização da oferta e da procura de transportes,*** *no que diz respeito ao serviço que é proporcionado pelos operadores, com recurso ao SIGGESC e a sistemas de monitorização do setor;*
- ***Validação da informação*** *carregada no SIGGESC, em articulação com os operadores de transporte, de modo a garantir que a mesma traduz o serviço oferecido;*
- ***Comunicação com as diferentes autoridades de transportes,*** *de modo a compreender a articulação entre os diferentes serviços de transporte;*
- ***Elaboração dos conteúdos dos contratos interadministrativos*** *a celebrar entre autoridades de transportes e desenho* ***das autorizações provisórias e correta especificação dos termos*** *em que estas são atribuídas;*
- *Desenho, contratualização e implementação* ***da rede e serviços de transportes e mobilidade intermodal".***

[1] O artigo 4.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, intitula - se "Regime transitório de financiamento" e determina que até 30 de junho de 2016 seja considerado um período de transição, onde a CIM Viseu Dão Lafões, "enquanto não disponha dos mecanismos de financiamento previstos no artigo 11.º do RJSPTP... beneficie de um financiamento transitório...".

Atenta à complexidade das novas atribuições e competências que a CIM Viseu Dão Lafões irá assumir e à necessidade de recursos humanos devidamente qualificados e habilitados, a CIM Viseu Dão Lafões irá criar equipas para desenvolver esta sua nova atividade, integradas por trabalhadores já contratados por esta como ainda por trabalhadores que irá, oportunamente, contratar nos termos da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas.

### 2.2. Sobre o aumento da eficiência da gestão dos recursos através da coordenação da CIM Viseu Dão Lafões

A importância da coordenação das necessidades e objetivos dos municípios que compõem a CIM Viseu Dão Lafões, no caso das questões da mobilidade, obriga a uma visão global que possibilite a articulação das redes e dos serviços de transportes públicos. Esta visão é facilitada quando se realiza através de uma abordagem partilhada que envolva os principais atores, onde se destacam as autarquias e os operadores. Aliás, a confirmar esta ideia, o IMT, I.P. no seu documento denominado "**Guião para o período transitório do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e Linhas Orientadoras**" apresenta uma demostração das vantagens da gestão intermunicipal e a sua contribuição para o aumento da eficiência. Essa demostração está patente no texto do referido documento, conforme se pode comprovar nas seguintes referências:

*"Uma visão e abordagem abrangente do sistema potencia a melhor articulação dos diversos níveis de planeamento e gestão, quer do sistema, quer dos seus diversos atores, no âmbito das respetivas competências (autoridades e operadores):*

- *Potencia a segurança, a boa relação custo-eficácia e a qualidade elevada dos serviços de transporte de passageiros, bem como a sustentabilidade económica e financeira da prestação desses serviços.*
- *Permite a otimização dos aspetos económicos, propiciando a prestação economicamente eficiente dos serviços de transporte, graças ao financiamento cruzado entre os serviços rentáveis e os não-rentáveis.*
- *Potencia os objetivos da política de transportes, a coordenação e a integração física, tarifária e lógica de todos os modos de transporte.*
- *Permite melhor identificação da totalidade do serviço público e do serviço comercial (sobretudo quando a rede de um operador ultrapassa os limites administrativos de uma autoridade), potenciando uma melhor avaliação dos custos reais da prestação do serviço público.*

- *Permite aumentar as economias de escala, incluindo a redução dos preços e dos custos das transações, e melhorar e profissionalizar a gestão dos contratos públicos.*
- *Potencia a otimização dos custos administrativos necessários à "regulação" e gestão do sistema e diminui o risco de intervenção descoordenada, incoerente e impreparada no mercado".*

Como se pode constatar, este documento induz claramente para a existência de um aumento da eficiência da gestão dos recursos aplicados nesta área temática quando se promove uma autoridade de escala intermunicipal, coordenada pela respetiva entidade intermunicipal. Neste caso, criando as condições para que a CIM Viseu Dão Lafões coordene a gestão de transportes e promova a intermodalidade.

Nesse sentido, a elaboração deste Contrato Interadministrativo apresenta-se previamente como o instrumento de gestão fundamental para garantir essa eficiência. Importa, porém, perceber se os ganhos referidos se repercutem também no exercício específico das competências necessárias para assegurar o serviço público de transporte de passageiros.

### 2.3. Sobre os ganhos de eficácia do exercício das competências, se realizado pela CIM Viseu Dão Lafões

A publicação da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), enquadra-se numa perspetiva de mudança de paradigma, no que aos transportes públicos diz respeito. Assinale-se, também, a sua intenção de melhorar a mobilidade dos cidadãos através de alterações significativas aos modelos de gestão existentes.

Na verdade, em Portugal, os modelos aplicados nas últimas décadas tem vindo a revelar-se deficitários face às exigências de uma sociedade contemporânea. O novo RJSPTP pretende introduzir ganhos de eficácia no exercício das competências das autoridades de transporte. Uma dessas alterações, que poderemos designar de inovadora (no contexto nacional e internacional) é a possibilidade de criação de um modelo partilhado, construído em conjunto pelos municípios e pelas entidades intermunicipais, através de um instrumento legal - o contrato interadministrativo de delegação de competências.

Por outro lado, importa referir que a legislação europeia prevê a obrigatoriedade de que a celebração de contratos de serviços públicos deva ocorrer até dezembro de 2019. Esta matéria revela uma enorme exigência requerida às entidades competentes pela regulação dos transportes públicos. E é muito exigente também no que se refere à eficácia de implementação no curto prazo das competências de planeamento e contratação.

A delegação de competências na Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões possibilita ganhos de eficácia ao nível do desenho das redes e promoção da intermodalidade, ao mesmo tempo que otimiza o cálculo do custo, tendo em consideração as necessidades de mobilidade e os recursos disponíveis.

Assim, mais uma vez, constatamos que este Contrato Interadministrativo é um instrumento que contribui para definir o serviço pretendido e o seu custo, introduzindo ganhos através da utilização da escala intermunicipal. Permitirá determinar, com maior equidade e coesão territorial, quais os custos que as entidades descentralizadas podem suportar. Finalmente, a capacitação das autoridades de transportes com a escala intermunicipal permitirá evitar sobreposições e a referida sobrecompensação ou as compensações insuficientes, tão lesivas da sustentabilidade do serviço público. Promove de forma ímpar a intermodalidade, para além de permitir que a monitorização seja realizada por entidades públicas e, portanto, independentes dos interesses económicos puramente centrados no lucro que por vezes surgem por via dos operadores.

O maior ganho de eficácia do exercício das competências se realizado pela CIM Viseu Dão Lafões consiste, evidentemente, na possibilidade de, deste modo, evitar a criação replicada de 14 autoridades de transportes municipais, uma por cada município, e ainda acrescida da autoridade intermunicipal que a lei prevê como reguladora das carreiras intermunicipais. Com este instrumento será possível transformar essas 15 autoridades em apenas 2 (uma vez que o Municipio de Viseu já tomou a decisão de se assumir como autoridade de transportes), o que resultará num significativo ganho de eficiência, numa otimização de recursos humanos, tecnológicos e financeiros, facilitando a uniformização dos procedimentos e a articulação com os operadores de transportes. Sem este modelo, os intervenientes, nomeadamente os operadores, terão que se dividir entre autoridades, repetindo/duplicando procedimentos, o que será gerador de incongruências ou desconformidades.

A delegação descentralizada de competências do órgão central na CIM Viseu Dão Lafões, quando aplicado, introduzirá, em nosso entender, também elevados ganhos de eficácia na gestão da mobilidade intermunicipal, nomeadamente nos casos em que a especificidade das matérias recomende uma intervenção mais direcionada.

Finalmente, sublinhe -se que é da maior relevância constatar que a delegação de competências dos municípios na entidade intermunicipal, por via do Contrato Interadministrativo, é fundamental (senão imprescindível) para que se possa cumprir, através do disposto nos termos do artigo 10.º e do ponto 3 do artigo 5.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de

Passageiros (RJSPTP), de forma coordenada e concertada, o legal e regular funcionamento da rede de transportes públicos na área geográfica da CIM Viseu Dão Lafões.

### 2.4. Sobre os objetivos de otimização administrativa, aproximação das decisões aos cidadãos, promoção da coesão territorial, reforço da solidariedade intermunicipal, melhoria dos serviços prestados às populações e a racionalização dos recursos

No seguimento do disposto no artigo 112.°da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, são objetivos específicos deste instrumento administrativo contribuir para uma aproximação das decisões aos cidadãos, para a promoção da coesão territorial, para o reforço da solidariedade inter-regional, para a melhoria da qualidade dos serviços prestados às populações e pela racionalização dos recursos disponíveis.

A visão holística da mobilidade à escala intermunicipal, que decorre da delegação das competências previstas no Contrato Interadministrativo em apreciação, permite, no que se refere ao transporte público de passageiros, atingir objetivos que decorrem dos ganhos de eficiência no planeamento da rede global, já que permitem atender de forma mais consistente às necessidades especiais dos grupos minoritários, normalmente associados a serviços menos rentáveis ou mesmo deficitários.

Por outro lado, tal como referido na Diretiva 2014/25/EU, "*os mercados de contratos públicos da União têm vindo a registar uma forte tendência para a agregação da procura pelos adquirentes públicos, a fim de obter economias de escala, incluindo a redução dos preços e dos custos das transações, e de melhorar e profissionalizar a gestão dos contratos públicos*". Nesse sentido, os contratos de serviço público devem permitir às autoridades competentes otimizarem os aspetos económicos dos serviços de transporte, incluindo, os efeitos de rede (percursos, bilhética, interfaces) aos níveis local, regional e infranacional, mas também garantirem a melhoria da qualidade dos serviços prestados às populações. De facto a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, estabelece no Capítulo VIII a supervisão, fiscalização e regime sancionatório, garantido que *"as autoridades de transportes competentes fiscalizam a atividade do operador de serviço público em tudo o que respeite à exploração dos serviços e sua conformidade com o disposto no presente RJSPTP e na demais regulamentação aplicável, bem como, se aplicável, o cumprimento do disposto nos contratos de serviço público em que se funda a exploração do serviço público de transporte de passageiros"*. Esta salvaguarda representa um enorme contributo para a melhoria do serviço ao cidadão e para a aproximação dos responsáveis políticos aos problemas reais. Por um lado, permite que os municípios possuam instrumentos e cobertura legal para atuar de modo concreto na defesa dos utentes. Mas, em simultâneo, a difusão por várias autoridades

municipais de um único serviço de transporte, nomeadamente quando ele é de cariz intermunicipal, transforma o objetivo do legislador numa tarefa muito difícil de operacionalizar. Assim, com a uniformização de procedimentos implementada à escala intermunicipal, e mantendo ativos os canais de comunicação e de ligação aos munícipes (por via dos respetivos representantes políticos nos órgãos institucionais e das equipas técnicas nos fóruns e grupos de trabalho constituídos e a constituir), julgamos que estarão garantidos os objetivos pretendidos de otimização administrativa, aproximação das decisões aos cidadãos, promoção da coesão territorial, reforço da solidariedade intermunicipal, melhoria dos serviços prestados às populações e racionalização dos recursos existentes.

### 2.5. Sobre a articulação entre os diversos níveis da administração pública através da governança intermunicipal

Conforme foi referido em capítulos anteriores, o presente Contrato Interadministrativo estabelece a delegação de competências de cada um dos municípios aderentes à criação de uma autoridade de transportes Intermunicipal. Estas competências estão relacionadas com o sistema de mobilidade e com o serviço público de transporte de passageiros, numa dinâmica de inter-relação do âmbito municipal no intermunicipal que tem como objetivo uma estratégia de eficiência e gestão sustentável do serviço público de transporte de passageiros, mas também do âmbito intermunicipal no municipal, já que uma autoridade coordenadora permite articular melhor as necessidades entre os municípios. Consultando atualmente o Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras (SIGGESC), que é a plataforma nacional de registo das carreiras de transporte de passageiros, constatamos que no território geográfico da CIM Viseu Dão Lafões cerca de 57% das carreiras são intermunicipais ou inter-regionais, ou seja, atravessam mais do que um município, e cerca de 43% possuem origem e destino no mesmo concelho. Este dado demonstra a importância da dimensão intermunicipal e indicia que a articulação entre os níveis municipal e intermunicipal permite, por um lado, uma melhor visão integradora das diferentes realidades da mobilidade e necessidades de transporte público, ao nível intermunicipal, enquanto, por outro lado, mantém as competências e a capacidade de intervenção dos municípios, quer no espaço territorial do concelho, quer nas soluções globais que o afetam.

Esta articulação possibilita conciliar macro decisões visando a eficiência económico-financeira, a sustentabilidade do sistema e níveis superiores de qualidade do sistema de transportes, através de soluções eficientes, de serviços complementares de gestão, informação e apoio ao cliente, mas também desenvolver propostas inovadoras de transportes e serviços, só possíveis

com uma abordagem conjunta e coordenada que identifique os projetos elegíveis e rentabilize os recursos disponíveis.

Os ganhos de eficiência que decorrem desta articulação entre os diversos níveis da administração pública através da governança intermunicipal, permitem que os meios resultantes desta economia de escala possam ser orientados para soluções complementares de âmbito local que se traduzam em ganhos globais para o sistema de transportes públicos e da mobilidade intermunicipal. Por exemplo, o Conselho Intermunicipal terá acesso a muito mais informação, que permitirá aos representantes principais de cada município articular as opções políticas de forma partilhada. 0 Conselho Intermunicipal poderá também analisar e definir estratégias integradas, pois quer a informação, quer os dados decorrentes da gestão, estarão concatenados e sistematizados numa entidade intermunicipal.

## 3. Contrato interadministrativo de delegação de competências

CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE DELEGAÇÃO DE COMPETÊNCIAS

Entre:

o MUNICÍPIO DE CARREGAL DO SAL, pessoa coletiva n.º 506 684 920, com sede no Largo do Município, 3430-909 Carregal do Sal, representado pelo Presidente da Câmara Municipal, Rogério Mota Abrantes, diante designado como Primeiro Outorgante,

e

a COMUNIDADE INTERMUNICIPAL VISEU DÃO LAFÕES, pessoa coletiva n.º 508 047 790, com sede na Rua Dr. Ricardo Mota, 16, 3460-613 Tondela, representada pelo Presidente do Conselho Intermunicipal, José Morgado Ribeiro, adiante designada como Segunda Outorgante,

E considerando que:

A) A Lei n. º 52/2015, de 9 de junho, aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) estabelecendo, no seu Anexo, o regime aplicável ao planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, incluindo o regime das obrigações de serviço público e respetiva compensação;

B) Nos termos do disposto no artigo 6º do RJSPTP os municípios são as autoridades de transportes competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros municipais;

C) Por sua vez, nos termos previstos no artigo 7º do RJSPTP a Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões (CIM Viseu Dão Lafões) é a autoridade de transportes competente quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros intermunicipais que se desenvolvam integral ou maioritariamente na área geográfica de intervenção desta;

D) O RJSPTP permite que os municípios possam delegar nas comunidades intermunicipais, através da celebração de contratos Interadministrativos, as atribuições e competências destes, em matéria de serviços públicos de transporte de passageiros municipais, de acordo com o previsto no n.º 2 do artigo 6.º e 10.º do RJSPTP e nos artigos 116.º a 123.º e 128.º a 130.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro;

E) Os Contratos Interadministrativos visam estabelecer as condições mínimas dessa delegação de competências e responsabilidades associadas à gestão do sistema de transportes;

F) As partes consideram que através da celebração de um contrato interadministrativo, na área do serviço público de transporte de passageiros, se promoverá uma maior eficiência e gestão sustentável do serviço público de transporte de passageiros, bem como a universalidade do

acesso e a qualidade dos serviços, a coesão económica, social e territorial, o desenvolvimento equilibrado do setor dos transportes e a articulação intermodal.

Assim, nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 6.º e 10.º do RJSPTP e nos artigos 116.º a 123.º e 128.º a 130.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, é acordado e reciprocamente aceite o presente contrato interadministrativo de delegação de competências, que se rege pelas cláusulas seguintes:

## Capítulo 1

## Disposições Gerais

### Cláusula 1.ª

### Objeto

1 – 0 presente Contrato tem por objeto a delegação de atribuições e das competências enquanto autoridade de transportes dos serviços públicos de passageiros municipais do Município de Carregal do Sal na Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões.

2 — A delegação de atribuições, referida no número anterior, compreende designadamente as atribuições de definição dos objetivos estratégicos do sistema de mobilidade, de planeamento, de organização, de operação, de atribuição, de fiscalização, de investimento, de financiamento, de divulgação e do desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário.

3 – A delegação de competências por parte do Município de Carregal do Sal, referida no anterior número 1, abrange, nomeadamente, as seguintes:

a) Organização, planeamento, desenvolvimento e articulação das redes e linhas do serviço público de transporte de passageiros, bem como dos equipamentos e infraestruturas a ele dedicados;

b) Exploração através de meios próprios e ou da atribuição a operadores de serviço público, por meio da celebração de contratos de serviço público ou mera autorização, do serviço público de transporte de passageiros;

c) Determinação de obrigações de serviço público;

d) Investimento nas redes, equipamentos e infraestruturas dedicados ao serviço público de transporte de passageiros, sem prejuízo do investimento a realizar pelos operadores de serviço público;

e) Financiamento do serviço público de transporte de passageiros, bem como das redes, equipamentos e infraestruturas a este dedicados, e financiamento das obrigações de serviço

público e das compensações pela disponibilização de tarifários sociais bonificados determinados pela autoridade de transportes;

f) Determinação e aprovação dos regimes tarifários a vigorar no âmbito do serviço público de transporte de passageiros;

g) Recebimento de contrapartidas pelo direito de exploração de serviço público de transporte de passageiros;

h) Fiscalização e monitorização da exploração do serviço público de transporte de passageiros;

i) Realização de inquéritos à mobilidade no âmbito da respetiva área geográfica;

j) Promoção da adoção de instrumentos de planeamento de transportes na respetiva área geográfica; e

k) Divulgação do serviço público de transporte de passageiro.

**Cláusula 2.ª**

**Objetivos estratégicos**

1 - A atuação das partes, na execução do presente Contrato, visa a promoção da coesão territorial, social e económica, o reforço da solidariedade intermunicipal, a melhoria da qualidade dos serviços públicos de transporte de passageiros prestados à população e a racionalização dos recursos disponíveis e bem assim a prossecução dos objetivos de eficiência e gestão sustentável do serviço público de transporte de passageiros, com a garantia de implementação de um modelo concorrencial, transparente e não discriminatório, acessível aos diversos operadores de transportes.

2 — As partes comprometem-se, ainda, na execução do presente Contrato, a promover a gestão e o uso eficiente dos recursos públicos, a promoção da universalidade do acesso e da qualidade dos serviços, o desenvolvimento equilibrado do setor dos transportes e a articulação intermodal.

**Cláusula 3.ª**

**Princípios gerais**

A negociação, celebração, execução e cessação do presente Contrato obedece aos seguintes princípios:

a) Igualdade;

b) Não discriminação;

c) Trabalho digno e salário justo;

d) Estabilidade;

e) Prossecução do interesse público;

f) Continuidade da prestação do serviço público;

g) Necessidade e suficiência dos recursos.

**Cláusula 4.ª**

**Planeamento**

1 – Por força do presente contrato a organização, o planeamento, a coordenação, o desenvolvimento e a articulação do serviço público de transporte de passageiros, bem como dos equipamentos e infraestruturas a ele dedicados, são da responsabilidade da segunda outorgante.

2- Para o efeito, a segunda outorgante deve:

a) Articular com o serviço público de transporte de passageiros existente ou planeado na área geográfica do Município de Carregal do Sal;

b) Pressupor a articulação e otimização da exploração, visando a eficiência e eficácia do serviço público de transporte de passageiros no seu conjunto, independentemente da sua finalidade, natureza ou tipo de exploração, considerando, designadamente:

i) O serviço público de transporte de passageiros regular;

ii) O serviço público de transporte de passageiros flexível;

iii) Outras soluções de mobilidade.

3 — A segunda outorgante é também responsável para, no que respeita ao serviço público de transporte de passageiros municipal, promover a articulação dos serviços da sua competência com os serviços da competência de outras autoridades de transporte, designadamente em áreas geográficas adjacentes e com os serviços realizados através dos modos ferroviário pesado e ligeiro, fluvial, rodoviário em sítio próprio e expresso que atravessem ou sirvam a área geográfica da sua competência.

4 – O planeamento e a coordenação do serviço público de transporte de passageiros devem ter em conta os níveis mínimos de serviço público de transporte de passageiros, previstos no artigo 14.º e no Anexo a que se refere esse artigo do RJSPTP.

**Cláusula 5.ª**

**Divulgação do serviço público de transporte de passageiros**

1 – No âmbito da competência delegada nos termos do disposto na alínea k), do nº 3 do cláusula 1.ª, para além da segunda outorgante poder divulgar os serviços públicos de transporte de

passageiros, as partes outorgantes poderão acordar, ainda, a realização de iniciativas conjuntas de promoção e divulgação do serviço público de transporte de passageiros.

## Capítulo II

## Exploração do Serviço Público de Transporte de Passageiros

### Secção I

### Cláusula 6.ª

### Exploração do serviço público de transporte de passageiros

1 – Por força do presente contrato o primeiro outorgante delega na segunda a competência para explorar através de meios próprios e ou da atribuição a operadores de serviço público, por meio da celebração de contratos de serviço público ou mera autorização, do serviço público de transporte de passageiros municipal.

2 – A seleção de qualquer operador de serviço público deve seguir o previsto para a matéria no RJSPTP, o estabelecido no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e o Código dos Contratos Públicos.

3 — Em situações excecionais, destinadas a assegurar o interesse público legalmente previstas no RJSPTP, a segunda outorgante poderá recorrer à adjudicação da exploração do serviço público de transporte de passageiros por ajuste direto e em situações de emergência pode, em alternativa ao ajuste direto, proceder à prorrogação do prazo de um determinado contrato de serviço público, mediante acordo com o respetivo operador de serviço público.

4 – O contrato de serviço público de passageiros, a celebrar entre a segunda outorgante e o operador de serviço público selecionado, deverá revestir a natureza de contrato de concessão de serviços público de transporte de passageiros ou de contrato de prestação de serviço público de transporte de passageiros e é obrigatoriamente reduzido a escrito, nos termos previstos na Secção III, do Capítulo IV do RJSPTP.

### Cláusula 7.ª

### Obrigações de Serviço Público

1 – Nos termos previstos no artigo 23º do RJSPTP a segunda outorgante poderá determinar e impor obrigações de serviço público ao operador de serviço público, as quais devem ser formuladas de forma expressa e detalhada, por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis.

2 — A imposição de obrigações de serviço público ao operador, nos termos referidos no anterior n.º 1 fica, porém, condicionada à celebração de acordo escrito entre o primeiro outorgante e a segundo outorgante, o qual incidirá sobre a modalidade da imposição, em concreto, de obrigações de serviço público aos operadores e sobre a adoção do modelo de financiamento devido pelas compensações a que se refere o artigo 24.º do RJSPTP.

**Cláusula 8.ª**

**Autorização para a manutenção do regime de exploração a título provisório**

1 —Por força do presente contrato, o primeiro outorgante delega na segunda outorgante a competência prevista no artigo 10º da Lei nº 52/2015 para, por razões de interesse público relevante devidamente fundamentado, autorizar a manutenção dos títulos de concessão para a exploração do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, atribuídos ao abrigo do RTA (Regulamento do Transporte Automóvel), em regime de exploração provisória, após as datas resultantes da aplicação do artigo 9.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, não podendo o respetivo prazo de vigência terminar, em caso algum, após 3 de dezembro de 2019.

2 – Inclui-se no âmbito da delegação de competências referida no anterior n.º 1 a competência para, durante o prazo de vigência da autorização, e após requerimento do operador de serviço público, aprovar o ajustamento das respetivas condições de exploração em função da procura, de modo a garantir a eficiência e sustentabilidade da mesma.

3 – A autorização referida neste artigo deve obedecer ao disposto nos artigos 11º e 12º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

**Secção II**

**Investimento e Financiamento**

**Cláusula 9.º**

**Responsabilidade Financeira e salvaguarda do não aumento da despesa global**

1— A presente delegação de atribuições e competências não representa, nos termos do disposto na alínea a) do nº 3 do artigo 115º da Lei nº 75/2013, o aumento da despesa pública global, obrigando as partes outorgantes a respeitar em todo o tempo de execução do presente contrato o referido requisito.

2 — Qualquer ação solicitada ou promovida por qualquer uma das partes que represente ou possa representar aumento da despesa pública global deverá ser objeto de contratação específica, respeitando os requisitos próprios e o respetivo quadro legal em vigor.

**Cláusula 10.ª**

**Investimento em redes, equipamentos e infraestruturas**

1 - As partes outorgantes poderão, sempre que se mostre conveniente, acordar na realização de investimentos conjuntos nas redes, equipamentos e infraestruturas dedicados ao serviço público de transporte de passageiros.

2 - Para a realização dos investimentos referidos no número anterior, as partes outorgantes poderão apresentar candidaturas, individuais ou conjuntas, a programas de financiamento nacionais e comunitários, comprometendo-se a colaborar reciprocamente na organização e execução das mesmas.

**Cláusula 11ª**

**Financiamento**

1 – Nos termos do disposto na alínea e) do nº 3 da cláusula 1ª e sem prejuízo do disposto nos instrumentos contratuais que regulam a exploração do serviço público de transporte de passageiros, a segunda outorgante pode estabelecer mecanismos de financiamento das obrigações de serviço público de transporte de passageiros que impliquem, designadamente, a afetação do produto das seguintes receitas:

a) Tarifárias geradas pelo serviço público de transporte de passageiros, quando constituem receitas próprias desta enquanto autoridade de transporte;

b) Receitas próprias provenientes da venda de cartões de suporte, nos termos a definir por esta;

c) Receitas de outras atividades, designadamente de estacionamento;

d) Receitas decorrentes de taxas cobradas como contrapartida do exercício das funções de organização, supervisão, fiscalização e prestação de serviços relativos ao sistema de transportes públicos de passageiros de âmbito municipal, intermunicipal e inter-regional, bem como destinadas à manutenção e desenvolvimento dos sistemas de transportes públicos de passageiros;

e) Receitas de contribuições já existentes, nos termos da legislação aplicável;

f) Receitas provenientes de comparticipação nas mais-valias e externalidades positivas atribuíveis ao sistema de transportes e que beneficiem outros setores;

g) Receitas de exploração comercial e publicidade nos serviços públicos de transporte de passageiros;

h) Receitas de contrapartidas financeiras pelo direito de exploração de serviços públicos de transporte de passageiros; e

i) Outras receitas decorrentes da eventual operação de serviços intermediários, designadamente de canais de venda ou serviços conexos.

2 - A criação das taxas referidas na anterior alínea d) e que se refere o artigo 6º da Lei nº 10/90, de 17 de março e os nºs 2, 3, 4, 5, 6, 7 e 8 do artigo 11º do RJSPTP, competirá ao primeiro outorgante mas constituirá receita própria da segunda outorgante.

3 — O modelo de fixação, aprovação, liquidação, cobrança e fixação das percentagens das taxas referidas no número anterior será definido através de acordo escrito a celebrar entre as partes outorgantes.

4 — A elaboração e apresentação do estudo de impacto financeiro necessário para sustentar as propostas de fixação das percentagens municipais nos termos previstos nos anteriores nºs 2 e 3 será da responsabilidade da segunda outorgante.

6 — As receitas provenientes do Fundo para o Serviço Público de Transportes, previsto no artigo 12.º do RJSPTP, constituirá receita da segunda outorgante.

**Cláusula 12.ª**

**Contrapartidas financeiras**

A segunda outorgante pode, por força do presente contrato, receber as contrapartidas financeiras devidas pela atribuição do direito de exploração de serviços públicos de transporte de passageiros pelos operadores de serviço público, nos termos do disposto no artigo 28º do RJSPTP.

**Secção III**

**Títulos e Tarifas de Transporte**

**Cláusula 13.ª**

**Regimes Tarifários**

1 – Nos termos do disposto no artigo 38º do RJSPTP a segunda outorgante poderá definir os títulos de transporte a disponibilizar no que respeita ao serviço público de transporte de passageiros municipal e poderá determinar a aprovação dos regimes tarifários a vigorar no âmbito do serviço público de transporte de passageiros, devendo ser assegurada a conformidade com a Portaria a que alude o n.º1 do artigo 38.º do RJSPTP.

2 – Por força do presente contrato a segunda outorgante poderá autorizar a criação de títulos de transporte da iniciativa dos operadores de serviço público nos termos previstos no artigo 39º do RJSPTP.

3 – Cabem no âmbito das competências delegadas à segunda outorgante a competência para fixar os valores máximos de preços e atualização de tarifas, devendo ser assegurada a conformidade com a portaria a que alude o n.º1 do artigo 38.º do RJSPTP.

4 — A definição dos títulos de transporte deve privilegiar a integração tarifária, a intermodalidade e a utilização de sistemas inteligentes de transportes.

## Capítulo II

## Supervisão, Fiscalização e Regime Sancionatório

### Cláusula 14.ª

### Fiscalização e monitorização

1 – Nos termos do presente contrato o primeiro outorgante delega na segunda outorgante a competência para fiscalizar e monitorizar a exploração do serviço público de transporte de passageiros.

2 —Em execução da competência referida no anterior nº 1 compete à segunda outorgante supervisionar e fiscalizar a atividade do operador de serviço público em tudo o que respeite à exploração dos serviços e sua conformidade com o disposto no RJSPTP e na demais legislação aplicável, bem como, quando exista contratualização da exploração de serviço público de transporte de passageiros, se aplicável, no cumprimento do disposto nos respetivos contratos.

### Cláusula 15.ª

### Incumprimento e Sanções Contratuais

1 — Em caso de incumprimento grave ou reiterado, por parte do operador de serviço público, das obrigações que lhe incumbem no âmbito do serviço público de transporte de passageiros municipal, a segunda outorgante pode determinar a suspensão da prestação de serviço público em causa, pelo prazo de um ano, ou proceder à revogação da respetiva autorização, nos termos previstos no artigo 44.º do RJSPTP e aplicar sanções contratuais nos termos do disposto no artigo 45.º do mesmo diploma.

2 – O produto das multas contratuais aplicadas reverte para a segunda outorgante.

## Capítulo III

## Compromisso Institucional

### Secção I

### Cooperação Institucional

### Cláusula 16.ª

### Deveres de Informação

1 — Cada uma das partes outorgantes informa a outra de quaisquer circunstâncias que cheguem ao seu conhecimento e possam afetar os respetivos interesses na execução do Serviço Público Transportes, de acordo com o princípio da boa-fé e colaboração institucional.

2 — Cada uma das partes outorgantes informa a outra de quaisquer circunstâncias que previsivelmente impeçam o cumprimento ou o cumprimento tempestivo de qualquer uma das obrigações assumidas no âmbito do presente contrato ou de qualquer obrigação prevista no RJSPTP.

### Cláusula 17.ª

### Cooperação Institucional

1 — A segunda outorgante compromete-se a informar e estabelecer mecanismos de cooperação com os municípios da respetiva área geográfica sempre que se promovam os instrumentos de planeamento de transportes previstos na cláusula 4.ª.

2- A segunda outorgante obriga -se a dar conhecimento, ao primeiro outorgante, de quaisquer circunstâncias que impliquem a alteração de serviços de transporte público a aprovar ou já aprovada.

3 — A primeira outorgante poderá, a qualquer momento, no que respeita ao serviço público de transporte de passageiros municipal ou intermunicipal no âmbito geográfico do respetivo município, consultar ou solicitar informação sobre os procedimentos relativos à outorga das autorizações provisórias, contratos de serviço público, prorrogação de contratos de serviço público, ajustes diretos, alterações efetuadas em serviços de transporte público já aprovados, ou outras matérias, nos termos do presente contrato.

4 — Sempre que a segunda outorgante proceda à celebração ou alteração de contratos de serviço público ou mera autorização, do serviço público de transporte de passageiros municipal, solicitará previamente um parecer obrigatório e vinculante ao primeiro outorgante, quanto às condições a estabelecer para a exploração do referido serviço.

5 - Sempre que a segunda outorgante proceda à celebração ou alteração de contratos de serviço público ou mera autorização, do serviço público de transporte de passageiros intermunicipal, promoverá a consulta prévia aos Municípios que se encontrem abrangidos pelo referido serviço, quanto às condições a estabelecer para a sua exploração.

6 — Caso o primeiro outorgante não se pronuncie, num prazo de 10 dias úteis, após notificação para o efeito, presume-se a sua concordância quanto às condições a estabelecer para a exploração do serviço público de transporte de passageiros.

**Cláusula 18.ª**

**Comunicações**

1 — Para efeitos das comunicações a efetuar no âmbito do Contrato, indicam as Partes os seguintes endereços e meios de contato:

a) Município de Carregal do Sal - Endereço: Largo do Município, 3430-909 Carregal do Sal; e -mail: gap@cm-carregal.pt;

b) Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões - Endereço: Rua Dr. Ricardo Mota, 16, 3460-613 Tondela; e -mail: secretariado@cimvdl.pt.

2 — Em caso de alteração de endereço e/ou meios de contatos, as partes outorgantes comprometem -se a comunicar a respetiva alteração no prazo de 30 dias úteis.

**Secção II**

**Unidades Técnicas de Gestão**

**Clausula 19.ª**

**Unidades Técnicas de Gestão (UTG)**

Poderão ser criadas Unidades Técnicas de Gestão (UTG) destinadas a assegurar a coordenação, gestão e acompanhamento técnico dos assuntos de interesse comum da segunda outorgante e de um ou mais municípios em matéria de transportes, mediante acordo escrito estabelecido entre o órgão competente do município ou municípios envolvidos e o órgão deliberativo da segunda outorgante.

**Clausula 20.ª**

**Composição e Funcionamento das UTG**

1 -As UTG são compostas por um representante indicado por cada município, pertencente ao respetivo órgão executivo, e por um elemento indicado pela segunda outorgante, pertencente também ao respetivo órgão executivo.

2- O acordo a que se refere a cláusula anterior definirá o objeto da UTG e o modo do seu funcionamento.

3- O acordo supra referido definirá as situações em que a consulta prévia do primeiro outorgante às UTG será obrigatória, assim como os casos em que os seus pareceres serão, além de obrigatórios, vinculantes.

## Capítulo IV

## Modificação e Extinção do Contrato Interadministrativo

### Cláusula 21.ª

### Alterações ao Contrato Interadministrativo

1 - O Contrato poderá ser revisto sempre que ocorram motivos que justifiquem a sua alteração, nomeadamente:

a) Alteração dos pressupostos ou das condições em que se baseou a sua celebração;

b) A revisão seja indispensável para adequar o Contrato aos objetivos pretendidos;

c) Alterações legislativas com impacto direto e relevante na execução do Contrato;

d) Por proposta fundamentada de qualquer das Partes e aceite pela outra;

e) Em qualquer outro caso em que haja consenso entre as partes.

2 — Qualquer alteração ao Contrato deve ser remetida ao Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P (IMT), previamente à sua entrada em vigor, para verificação da sua conformidade com a lei e publicitação no sítio da Internet daquele organismo.

### Cláusula 22.ª

### Cessação do Contrato Interadministrativo

1 - O Contrato pode cessar por caducidade, revogação ou resolução.

2 - O Contrato cessa por caducidade nos termos gerais, designadamente pelo decurso do respetivo período de vigência.

3 - Sem prejuízo do disposto no n.º 3 do artigo 129.º da Lei n.º 75/ 2013, de 12 de setembro, a mudança dos titulares dos órgãos das partes outorgantes não determina a caducidade do Contrato.

4 - As partes outorgantes podem revogar o Contrato por mútuo acordo.

5 - As partes outorgantes podem suspender ou resolver o Contrato por incumprimento da contraparte, por razões de relevante interesse público devidamente fundamentadas, de acordo com o previsto nos n.ºs 5 a 9 do artigo 123.º da Lei n.º 75/ 2013, de 12 de setembro, ou

designadamente quando uma das partes considere que a execução do presente contrato não está a cumprir os pressupostos que lhe estão subjacentes.

6— A cessação do Contrato não pode originar quebra ou descontinuidade da prestação do serviço público.

**Capítulo V**

**Disposições Finais**

**Cláusula 23.ª**

**Conformidade legal e publicitação do Contrato**

Nos termos previstos no nº 8 do artigo 10º do RJSPTP o presente Contrato deve ser remetido ao Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P (IMT), previamente à sua entrada em vigor, para verificação da sua conformidade com a lei e publicitação no sítio da Internet daquele organismo.

**Cláusula 24.ª**

**Legislação aplicável**

O presente Contrato rege-se pelo disposto na Lei n.º 52/ 2015, de 9 de junho, que aprovou o RJSPTP, pelo disposto na Lei n.º 75/ 2013, de 12 de setembro, e subsidiariamente, pelo disposto no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, no Código dos Contratos Públicos e no Código de Procedimento Administrativo.

**Cláusula 25.ª**

**Interpretação e integração de lacunas e omissões**

As questões de interpretação e integração de lacunas e omissões, que resultem da execução do presente Contrato, serão resolvidas por acordo, reduzido a escrito, entre as partes outorgantes.

**Cláusula 26.ª**

**Vigência do Contrato**

1 – O período de vigência do Contrato coincide com a duração do mandato do órgão deliberativo do município, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2 — O Contrato considera-se renovado após a instalação do órgão deliberativo do município, podendo as partes outorgantes promover a denúncia do Contrato, no prazo de seis meses após a referida instalação.

**Cláusula 27.ª**

**Entrada em vigor**

O presente Contrato entra em vigor no primeiro dia útil, após publicitação no sítio da Internet do Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P (IMT).

Tondela, 07 de março de 2017

Em representação do primeiro outorgante,
0 Presidente da Câmara Municipal de Carregal do Sal

(Rogério Mota Abrantes)

Em representação da segunda outorgante,
0 Presidente da CIM Viseu Dão Lafões

(José Morgado Ribeiro)

## 4. ANEXO - Guião para o período transitório do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e Linhas Orientadoras