



[Handwritten signature]

RELATÓRIO PRELIMINAR**PRESTAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO REGULAR DE PASSAGEIROS NO
CONCELHO DE CASCAIS****CONCURSO PÚBLICO****Proc n.º 893./DCOP/2018**

Com referência aos elementos abaixo descritos em cumprimento do disposto no artigo 146.º do Código de Contratos Públicos (CCP), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 111-B/2017, de 31 de agosto, reuniu o júri designado para o presente procedimento, com o fim de proceder à apreciação das propostas.

Designação do Júri: Deliberação: 02/10/2018 (proposta n.º 993/2018) Órgão Competente: Câmara Municipal de Cascais	Ref. do Procedimento: 893/DCOP/2018
Membros designados para integrarem o Júri: <ul style="list-style-type: none">- Vítor Silva (presidente)- Rui Espírito Santo (vogal)- Maria Inês Alves (vogal)	Data da reunião: 13/03/2019

1 – Do concurso

O procedimento tramitado sob a forma de concurso público, nos termos da alínea a) do n.º1 do artigo 20.º do Código dos Contratos Públicos (CCP), foi aberto através do Anúncio de procedimento n.º 10082/2018 publicado no Diário da República (DR), n.º 228, 2.ª série, de 27 de novembro de 2018 e no Jornal Oficial da União Europeia (JOUE), n.º JO/S 5231, de 30 novembro de 2018.



[Handwritten signature]

2 - Esclarecimentos, erros e omissões e retificações às peças do procedimento; prorrogação do prazo de apresentação das propostas

- a) No decurso do prazo para apresentação de propostas, e dentro do prazo legal, foram solicitados esclarecimentos por alguns dos interessados;
- b) Foram prestados os esclarecimentos e retificados alguns pontos das peças do procedimento, tendo sido notificados todos os interessados com submissão de documento na plataforma eletrónica de contratação pública SaphetyGov no dia 09 de janeiro de 2019, nos termos do n.º 8 do artigo 50.º do CCP, e prorrogado o prazo para apresentação de propostas;
- c) O novo prazo para apresentação das propostas foi fixado até às 23h59m do dia 8 de março de 2019, conforme aviso publicado na plataforma em 09 de janeiro de 2019 e Aviso n.º 37/2019, publicado na 2ª série do Diário da Republica n.º 6, de 9 de janeiro de 2019 e no Jornal Oficial da União Europeia, JO/S S8 de 11 de janeiro de 2019;
- d) Na sequência dessa prorrogação, foram apresentados novos pedidos de esclarecimentos por parte de alguns interessados;
- e) Foram prestados os esclarecimentos, nos termos do artigo 50.º do CCP, tendo sido notificados todos os interessados com submissão de documento na já referida plataforma no dia 15 de fevereiro de 2019.

3 - Propostas submetidas

Em cumprimento do disposto no artigo 138º do CCP, o júri, em 11 de março de 2019, procedeu à descriptação das propostas na plataforma eletrónica e fez publicitar a seguinte lista de concorrentes, ordenados em razão do momento de apresentação da respetiva proposta:



0	OVNITUR - Viagens e Turismo Lda	15/02/2019 18:39	<input type="radio"/>	✓
0	EMPRESA MARTIN SA	05/03/2019 17:52	<input type="radio"/>	✓
0	SCOTTURB - TRANSPORTES URBANOS LDA	08/03/2019 18:22	<input type="radio"/>	✓

4 - Análise das Propostas

No dia de hoje, o júri procedeu à análise das propostas apresentadas pelos concorrentes OVNITUR – Viagens e Turismo Lda, EMPRESA MARTÍN SA e SCOTTURB – TRANSPORTES URBANOS LDA, doravante designados, respetivamente, por OVNITUR, MARTÍN e SCOTTURB.

Em relação ao concorrente OVNITUR, o júri verificou que não foi junto qualquer documento para efeitos de análise.

No que respeita aos concorrentes MARTÍN e SCOTTURB, o júri analisou as respetivas propostas, tendo concluído que ambas apresentam os elementos e os documentos exigidos nas peças do procedimento.

De seguida, procedeu à análise dos atributos e requisitos das mesmas de acordo com o preceituado no programa de concurso e no caderno de encargos, tendo verificado:

- a) No que respeita aos atributos das propostas apresentadas pelos dois concorrentes - MARTÍN e SCOTTURB -, concluiu o júri que ambas apresentam todos os atributos que eram solicitados (Preço, Frota, Duração do período transitório e Plano de Comunicação) e contêm-se dentro dos parâmetros base que estão fixados nas peças do procedimento, conforme resulta dos quadros síntese que seguem:



[Handwritten signature]

Proposta Martín	
F1 - Preço unitário/km	
Preço unitário/km	€ 1,76 ¹
F2 – Emissões NOx da frota	
F2.1 – Emissões NOx frota standard	
Nº Mínimo de Viaturas	79
Motorização	Nº de viaturas
Euro V	0
Gás Natural (EEV)	0
Euro VI	79
Híbrido elétrico	0
Hidrogénio	0
Elétrico	0
F2.2 - Emissões NOx frota minibus	
Nº Mínimo de Viaturas	17
Motorização	Nº de viaturas
Euro VI	17
Híbrido elétrico	0
Hidrogénio	0
Elétrico	0
TOTAL frota	96
F3 – Período Transitório	
F3.1 – Duração do Período Transitório	
Duração Período Transitório (meses)	8
F3.2 – Plano de Comunicação	
Plano de Comunicação	Apresenta

¹Na sua proposta, o concorrente MARTÍN apresentou um preço unitário de € 1,76, tendo escrito por extenso "um euro com setenta e seis centavos". Por se tratar de um erro de escrita cuja existência é evidente para qualquer destinatário, o júri procede à retificação desse erro, nos termos e ao abrigo do n.º 4 do artigo 72.º do CCP, considerando-se que o concorrente quis escrever um euro e setenta e seis cêntimos.

[Handwritten signature]



Proposta Scotturb	
F1 - Preço unitário/km	
Preço unitário/km	€ 1,99
F2 – Emissões NOx da frota	
F2.1 – Emissões NOx frota standard	
Nº Mínimo de Viaturas	79
Motorização	Nº de viaturas
Euro V	15
Gás Natural (EEV)	0
Euro VI	44
Híbrido elétrico	0
Hidrogénio	0
Elétrico	20
F2.2 - Emissões NOx frota minibus	
Nº Mínimo de Viaturas	17
Motorização	Nº de viaturas
Euro VI	17
Híbrido elétrico	0
Hidrogénio	0
Elétrico	0
TOTAL frota	96
F3 – Período Transitório	
F3.1 – Duração do Período Transitório	
Duração Período Transitório (meses)	6
F3.2 – Plano de Comunicação	
Plano de Comunicação	Apresenta



- b) No que respeita aos termos e condições apresentados nas propostas dos dois concorrentes - MARTÍN e SCOTTURB -, verificou o júri que, em relação à proposta do concorrente MARTÍN, os requisitos apresentados respeitam os termos e condições da execução do contrato não submetidos à concorrência.

Já no que respeita à proposta do concorrente SCOTTURB, o júri verificou que no documento respeitante ao plano de renovação da frota, o concorrente declara que esse plano assenta, entre outros requisitos, no seguinte: *"A substituição de viaturas é sempre realizada por viaturas com níveis de emissão de NOx no mínimo equivalentes"*.

Sucedem que, de acordo com o disposto imperativamente no ponto 4.1 das cláusulas técnicas do caderno de encargos *"as novas viaturas [standard] a afetar à prestação do serviço têm de ser, no mínimo, equivalentes em termos de emissões de NOx às viaturas a substituir, com exceção da substituição das viaturas Euro V que terão de ser substituídas, no mínimo, por viaturas Euro VI"*.

Ora, dado que o concorrente SCOTTURB apresenta viaturas Euro V na composição da sua frota, aquela condição *supra* citada com que a SCOTTURB se propõe executar a renovação da frota viola manifestamente a referida disposição do Caderno de Encargos que impõe que as viaturas Euro V sejam substituídas por viaturas com nível de emissões de NOx inferior - no mínimo Euro VI -, não podendo portanto, ao contrário do que a SCOTTURB propõe, ser substituídas por viaturas no mínimo equivalentes.

Assim, concluída a análise das propostas, e de acordo com as disposições do programa do concurso e do caderno de encargos, o júri verificou a existência de motivo de exclusão das seguintes propostas:

- a) Da proposta do concorrente OVNITUR, nos termos e ao abrigo do disposto na alínea d) do n.º 2 do artigo 146.º do CCP;
- b) Da proposta do concorrente Scotturb, nos termos e ao abrigo das disposições conjugadas da alínea b) do n.º 2 do artigo 70.º, com a alínea 0) do n.º 2 do artigo 146.º do CCP.

Quanto à única proposta que agora resta admitida, o júri procedeu à sua avaliação, com base no critério de adjudicação constante do artigo 18.º bem como do anexo I, ambos do programa do concurso, da qual resulta o seguinte:



[Handwritten signature]

<u>Fatores</u>	<u>Ponderação</u>
F1 - Preço unitário/km	69
Preço unitário/km	€ 1,76
F2 – Emissões NOx da frota	2,5794
F2.1 – Emissões NOx frota standard	2,9191
Autocarros Standard	79
Euro V	0
Gás Natural (EEV)	0
Euro VI	79
Híbrido elétrico	0
Hidrogénio	0
Elétrico	0
F2.2 - Emissões NOx frota minibus	1,00
Minibus	17
Euro VI	17
Híbrido elétrico	0
Hidrogénio	0
Elétrico	0
TOTAL frota	96
F3 – Período Transitório	33,75
F3.1 – Duração do Período Transitório	20
Duração Período Transitório (meses)	8
F3.2 – Plano de Comunicação	75
Plano de Comunicação	Bom
Descrição detalhada e assertiva da estratégia de comunicação a adotar	Não
Grande diversidade dos meios de comunicação a utilizar para além dos mínimos pretendidos	Sim
Grande potencial para transmitir com sucesso a informação à população	Sim
<u>PMV</u>	<u>35,59</u>



Por fim, o júri delibera proceder à notificação dos concorrentes do presente relatório para, querendo, se pronunciarem por escrito, até ao 5º (quinto) dia útil seguinte à data da notificação, nos termos do artigo 19.º do programa de concurso.

Não havendo mais nada a tratar, elaborou-se o presente relatório, escrito em 8 páginas, que vai ser assinada pelos membros do júri.

O júri

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Vitor Silva', written over a horizontal line.

Vítor Silva
(presidente)

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Rui Espírito Santo', written over a horizontal line.

Rui Espírito Santo
(vogal)

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Maria Inês Alves', written over a horizontal line.

Maria Inês Alves
(vogal)



RELATÓRIO FINAL
PRESTAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO REGULAR DE PASSAGEIROS
NO CONCELHO DE CASCAIS
CONCURSO PÚBLICO
Proc n.º 893/DCOP/2018

Em cumprimento do disposto no artigo 148.º do Código de Contratos Públicos (CCP), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 111-B/2017, de 31 de agosto, reuniu o júri designado para o presente procedimento, com o fim de proceder à elaboração do relatório final.

Designação do Júri: Deliberação: 02/10/2018 (proposta n.º 993/2018) Órgão Competente: Câmara Municipal de Cascais	Ref. do Procedimento: 893/DCOP/2018
Membros designados para integrarem o Júri: <ul style="list-style-type: none">- Vítor Silva (presidente)- Rui Espírito Santo (vogal efetivo)- Maria Inês Alves (vogal efetivo)	Data da reunião: 09/04/2019

A presente reunião teve por finalidade analisar as observações efetuadas pelos concorrentes em sede de audiência prévia, bem como a elaboração do relatório final.

Realizada a audiência prévia aos concorrentes, nos termos do artigo 147.º do CCP, resultou a apresentação de pronúncia por parte do concorrente SCOTTURB – TRANSPORTES URBANOS LDA (doravante designado de SCOTTURB), conforme documento anexo ao presente relatório e que dele faz parte integrante.

Seguidamente, o júri irá analisar as diversas questões invocadas pelo concorrente SCOTTURB, seguindo para o efeito a ordem pela qual foram elencadas e abordadas na sua pronúncia.

1. Da ilegalidade da proposta de exclusão da proposta da SCOTTURB

A concorrente SCOTTURB alega que a proposta de exclusão da sua proposta é ilegal, essencialmente por três razões:

- i) Por nunca ter sido sua intenção violar as prescrições do Caderno de Encargos, em particular a regra que dispõe que as viaturas Euro V têm de ser substituídas, no mínimo, por viaturas Euro VI;
- ii) Porque a sua tabela de renovação de frota só respeita as prescrições do Caderno de Encargos no pressuposto (necessário) de as viaturas Euro V serem substituídas por viaturas Euro VI;
- iii) Porque, em qualquer caso, face às regras legais aplicáveis, *maxime* as que decorrem do disposto no Regulamento (CE) n.º 595/2009, sempre seria inviável uma eventual substituição de viaturas Euro V por novas viaturas Euro V.

Em primeiro lugar, está fora de causa que a SCOTTURB afirmou que o seu plano de renovação de frota assentava numa regra diferente da prevista no Caderno de Encargos. Ao declarar que a substituição de viaturas “é sempre realizada por viaturas com níveis de emissão de NOx no mínimo equivalentes” é insofismável que a SCOTTURB representou como possibilidade a hipótese de as viaturas Euro V da sua frota serem substituídas por viaturas com níveis de emissão de NOx no mínimo equivalentes, isto é, por outras viaturas Euro V.

Em segundo lugar, o argumento de que o seu plano de renovação de frota só respeita as prescrições do Caderno de Encargos no pressuposto (necessário) de que as viaturas Euro V terão que ser substituídas por viaturas Euro VI é falacioso porquanto, no limite, tal poderia significar que o plano de renovação seria válido na hipótese de substituição de viaturas Euro V por viaturas Euro VI mas inválido na hipótese de substituição de viaturas Euro V por outras viaturas Euro V.

Mais aderente à realidade poderá ser, todavia, o argumento utilizado pela SCOTTURB quanto à inviabilidade legal futura de substituição das viaturas Euro V por novas viaturas Euro V.

CASCAIS

CÂMARA MUNICIPAL



Sendo certo, porém, que não corresponde à verdade o alegado pela SCOTTURB de que o artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 595/2009 tenha vedado a possibilidade de, desde 31 de dezembro de 2012, serem comercializadas viaturas Euro V. Aquilo que o n.º 1 do artigo 8.º do Regulamento dispõe é que, a partir de 31 de dezembro de 2012, as autoridades nacionais devem recusar conceder a homologação, CE ou nacional, a novos tipos de veículos ou motores – não estando, pois, inserida nesta proibição a comercialização de viaturas referentes a veículos já objecto de anterior homologação.

De resto, as próprias declarações juntas pela SCOTTURB para tentar demonstrar a veracidade da proibição de comercialização de viaturas Euro V a partir de 31 de dezembro de 2012, não confirmam essa alegação: a MAN declara que só pode matricular viaturas novas Euro VI e que esta norma está em vigor desde 1 de setembro de 2015 (não, portanto, desde 31 de dezembro de 2012); por seu turno, a Daimler limita-se a declarar que à data de hoje os novos veículos que comercializa respeitam a norma Euro VI, não se comprometendo com qualquer data passada. Registe-se também que ambas as declarações respeitam unicamente a viaturas novas, não abarcando a hipótese de venda de viaturas usadas

Admite-se, contudo, que é correcta a alegação de que, à data de hoje, não é possível comercializar no espaço da União Europeia viaturas novas Euro V e que tal será, necessariamente, a realidade legal em 2022, 2023 e 2024 – anos em que a SCOTTURB aponta, no seu plano de renovação, para proceder à substituição das viaturas Euro V que compõe a sua frota proposta.

Como tal, admite-se como hipótese mais plausível que as viaturas Euro V da frota proposta pela SCOTTURB tenham que vir a ser substituídas por viaturas Euro VI, mau grado a concorrente ter suscitado a hipótese de tal assim poder não vir a ocorrer, em violação da regra imperativa que decorre do Caderno de Encargos.

Todavia, pese embora essa contradição latente constante da proposta da SCOTTURB, entende-se que as declarações agora feitas pelo concorrente - de que irá substituir as viaturas Euro V por viaturas Euro VI - oferecem garantia suficiente do respeito pelo disposto no Caderno de Encargos

nesta matéria, considerando-se ultrapassada, por esta via, a eventual violação de uma condição imperativa dessa peça procedimental por parte da proposta daquele concorrente.

2. Da ilegalidade da proposta de admissão da proposta da concorrente MARTIN

Alega o reclamante, que a proposta apresentada pelo concorrente MARTIN deveria ser excluída com base nos fundamentos que constam na pronúncia em anexo, que faz parte integrante do presente relatório e que se dá como reproduzida.

Analisemos, de seguida, cada um desses fundamentos.



2.1. A questão das assinaturas

Em matéria de assinaturas da proposta da MARTIN, começa a SCOTTURB por alegar que "(...) não foi demonstrado, de todo em todo, que o Sr. Alberto Egido Martínez tem poderes para, sozinho, vincular a empresa Martín, S.A. para efeitos do Concurso e da proposta apresentada, porquanto não foi junto qualquer documento que assim o ateste, como seja uma certidão do registo comercial ou um instrumento de mandato específico".

A alegação da SCOTTURB remete-nos para o disposto no artigo 54.º da Lei n.º 96/2015, de 17 de agosto, que regula a matéria das assinaturas eletrónicas em sede de plataformas, no qual o seu n.º 7 dispõe que "Nos casos em que o certificado digital não possa relacionar o assinante com a sua função de poder de assinatura, deve a entidade interessada submeter à plataforma eletrónica um documento eletrónico oficial indicando o poder de representação e a assinatura do assinante".

Ora, compulsada informação constante do certificado digital utilizado na assinatura da proposta da MARTIN, não existem quaisquer dúvidas de que o senhor Alberto Egido Martinez tem poderes de representação e de vinculação deste concorrente:

2h/ H



VALIDAÇÃO DA ASSINATURA

DADOS CERTIFICADO

O documento foi assinado utilizando uma assinatura digital qualificada.

Assinado em 05/03/2019 17:52.

 O certificado utilizado no momento da assinatura era válido, não se encontrando expirado, nem revogado de acordo com a lista de certificados revogados (CRL) da cadeia de entidades certificadoras que o compõem à data da assinatura.

Válido desde 18/01/2019 00:00 a 17/01/2022 23:59

EMITIDO PARA:

CN=ALBERTO EGIDO MARTINEZ,givenName=ALBERTO,SN=EGIDO MARTINEZ,serialNumber=PNOES-70038107W,EMAIL=aegido@gruporuiz.com,OU=Obs1 - CDM PODERES PARA VINCULAR A ENTIDADE,OU=Entitlement - ASSINAR EM PLATAFORMAS ELECTRONICAS DE CONTRATACAO,OU=Terms of use at <https://www.digitalsign.pt/ECDIGITALSIGN/rpa>,OU=Certificate Profile - Qualified Certificate - Representative,2.5.4.97=# 140F56415445532D413238313036303033,O=EMPRESA MARTIN\, S.A.,C=ES

EMITIDO POR:

CN=DigitalSign Qualified CA - G3,OU=Class 2 Managed PKI Individual Subscriber CA,OU=Symantec Trust Network,O=DigitalSign - Certificadora Digital,C=PT

SERIAL

76344866895230470095990424226954410502



Conforme se observa, está-se perante um certificado digital qualificado de representação do qual decorre que Alberto Egido Martinez representa a empresa MARTIN com poderes para vincular a entidade, designadamente ao nível da assinatura em plataformas electrónicas de contratação.

Esta alegação da SCOTTURB é, pois, totalmente improcedente.

De seguida, alega a SCOTTURB que, em todos os documentos apresentados pelo concorrente MARTIN, falta a aposição da assinatura digital qualificada.

Desde já se diga, em benefício de esclarecimento, que todos os documentos apresentados pela MARTIN foram assinados com recurso a assinatura digital qualificada, conforme se observa das informações constantes da plataforma relativas a cada um dos documentos sucessivamente submetidos que ora se apresentam nas imagens abaixo bem como dos respectivos recibos que se anexam ao presente relatório:

Handwritten signature and date: 1/11

Documentos da Proposta:



VALIDAÇÃO DA ASSINATURA

Assinado em 05/03/2019 17:39

[Recibo de Submissão de Documento](#)



DADOS CERTIFICADO

- O documento foi assinado utilizando uma assinatura digital qualificada.
- O certificado utilizado no momento da assinatura era válido, não se encontrando expirado, nem revogado de acordo com a lista de certificados revogados (CRL) da cadeia de entidades certificadoras que o compõem à data da assinatura.

VALIDO DESDE:
18/01/2019 00:00 a 17/01/2022 23:59

Emitido para:
CN=ALBERTO EGIDO MARTINEZ,givenName=ALBERTO,SN=EGIDO MARTINEZ,serialNumber=PNOES-70038107W,EMAIL=aegido@gruporuiz.com,OU=Obs1 - COM PODERES PARA VINCULAR A ENTIDADE,OU=Entitlement - ASSINAR EM PLATAFORMAS ELECTRONICAS DE CONTRATACAO,OU=Terms of use at https://www.digitalsign.pt/ECDIGITALSIGN/rpa,OU=Certificate Profile - Qualified Certificate - Representative,2.5.4.97=#140F56415445532D413238313036303033,O=EMPRESA MARTIN\, S.A.,C=ES

Emitido por:
CN=DigitalSign Qualified CA - G3,OU=Class 2 Managed PKI Individual Subscriber CA,OU=Symantec Trust Network,O=DigitalSign - Certificadora Digital,C=PT

Serial:
76344866895230470095990424226954410502

Fechar

Documentos da Proposta:



VALIDAÇÃO DA ASSINATURA

Assinado em 05/03/2019 17:40

[Recibo de Submissão de Documento](#)

DADOS CERTIFICADO

- O documento foi assinado utilizando uma assinatura digital qualificada.
- O certificado utilizado no momento da assinatura era válido, não se encontrando expirado, nem revogado de acordo com a lista de certificados revogados (CRL) da cadeia de entidades certificadoras que o compõem à data da assinatura.

VALIDO DESDE:
18/01/2019 00:00 a 17/01/2022 23:59

Emitido para:
CN=ALBERTO EGIDO MARTINEZ,givenName=ALBERTO,SN=EGIDO MARTINEZ,serialNumber=PNOES-70038107W,EMAIL=aegido@gruporuiz.com,OU=Obs1 - COM PODERES PARA VINCULAR A ENTIDADE,OU=Entitlement - ASSINAR EM PLATAFORMAS ELECTRONICAS DE CONTRATACAO,OU=Terms of use at https://www.digitalsign.pt/ECDIGITALSIGN/rpa,OU=Certificate Profile - Qualified Certificate - Representative,2.5.4.97=#140F56415445532D413238313036303033,O=EMPRESA MARTIN\, S.A.,C=ES

Emitido por:
CN=DigitalSign Qualified CA - G3,OU=Class 2 Managed PKI Individual Subscriber CA,OU=Symantec Trust Network,O=DigitalSign - Certificadora Digital,C=PT

Serial:
76344866895230470095990424226954410502

Fechar

CASCAIS

CÂMARA MUNICIPAL



Documentos da Proposta

2/1. +1



VALIDAÇÃO DA ASSINATURA

Assinado em 05/03/2019 17:41

[Recibo de Submissão de Documento](#)

DADOS CERTIFICADO

O documento foi assinado utilizando uma assinatura digital qualificada.

O certificado utilizado no momento da assinatura era válido, não se encontrando expirado, nem revogado de acordo com a lista de certificados revogados (CRL) da cadeia de entidades certificadoras que o compõem à data da assinatura.

VALIDO DESDE

18/01/2019 00:00 a 17/01/2022 23:59

Emitido para:

CN=ALBERTO EGIDO MARTINEZ,givenName=ALBERTO,SN=EGIDO MARTINEZ,serialNumber=PNOES-70038107W,EMAIL=aegido@gruporuiz.com,OU=Obs1 - COM PODERES PARA VINCULAR A ENTIDADE,OU=Entitlement - ASSINAR EM PLATAFORMAS ELECTRONICAS DE CONTRATACAO,OU=Terms of use at https://www.digitalsign.pt/ECDIGITALSIGN/rpa,OU=Certificate Profile - Qualified Certificate - Representative,2.5.4.97=#140F56415445532D413238313036303033,O=EMPRESA MARTIN\, S.A.,C=ES

Emitido por:

CN=DigitalSign Qualified CA - G3,OU=Class 2 Managed PKI Individual Subscriber CA,OU=Symantec Trust Network,O=DigitalSign - Certificadora Digital,C=PT

Serial:

76344866895230470095990424226954410502

Fechar



VALIDAÇÃO DA ASSINATURA

Documentos da Proposta

Assinado em 05/03/2019 17:42

[Recibo de Submissão de Documento](#)

DADOS CERTIFICADO

O documento foi assinado utilizando uma assinatura digital qualificada.

O certificado utilizado no momento da assinatura era válido, não se encontrando expirado, nem revogado de acordo com a lista de certificados revogados (CRL) da cadeia de entidades certificadoras que o compõem à data da assinatura.

VALIDO DESDE

18/01/2019 00:00 a 17/01/2022 23:59

Emitido para:

CN=ALBERTO EGIDO MARTINEZ,givenName=ALBERTO,SN=EGIDO MARTINEZ,serialNumber=PNOES-70038107W,EMAIL=aegido@gruporuiz.com,OU=Obs1 - COM PODERES PARA VINCULAR A ENTIDADE,OU=Entitlement - ASSINAR EM PLATAFORMAS ELECTRONICAS DE CONTRATACAO,OU=Terms of use at https://www.digitalsign.pt/ECDIGITALSIGN/rpa,OU=Certificate Profile - Qualified Certificate - Representative,2.5.4.97=#140F56415445532D413238313036303033,O=EMPRESA MARTIN\, S.A.,C=ES

Emitido por:

CN=DigitalSign Qualified CA - G3,OU=Class 2 Managed PKI Individual Subscriber CA,OU=Symantec Trust Network,O=DigitalSign - Certificadora Digital,C=PT

Serial:

76344866895230470095990424226954410502

Fechar

CASCAIS

CÂMARA MUNICIPAL



2/1 71



VALIDAÇÃO DA ASSINATURA

Assinado em 05/03/2019 17:43

Recibo de Submissão de Documento

DADOS CERTIFICADO

- O documento foi assinado utilizando uma assinatura digital qualificada.
- O certificado utilizado no momento da assinatura era válido, não se encontrando expirado, nem revogado de acordo com a lista de certificados revogados (CRL) da cadeia de entidades certificadoras que o compõem à data da assinatura.

VALIDO DESDE

18/01/2019 00:00 a 17/01/2022 23:59

Emitido para:

CN=ALBERTO EGIDO MARTINEZ,givenName=ALBERTO,SN=EGIDO MARTINEZ,serialNumber=PNOES-70038107W,EMAIL=aegido@gruporuiz.com,OU=Obs1 - COM PODERES PARA VINCULAR A ENTIDADE,OU=Entitlement - ASSINAR EM PLATAFORMAS ELECTRONICAS DE CONTRATACAO,OU=Terms of use at https://www.digitalsign.pt/ECDIGITALSIGN/rpa,OU=Certificate Profile - Qualified Certificate - Representative,2.5.4.97=#140F56415445532D413238313036303033,O=EMPRESA MARTIN, S.A.,C=ES

Emitido por:

CN=DigitalSign Qualified CA - G3,OU=Class 2 Managed PKI Individual Subscriber CA,OU=Symantec Trust Network,O=DigitalSign - Certificadora Digital,C=PT

Serial:

76344866895230470095990424226954410502

Fechar

Consequentemente, a questão que a SCOTTURB suscita respeita unicamente à questão de saber se, para além desta assinatura digital qualificada que, inequivocamente, o concorrente MARTIN utilizou na plataforma para proceder à assinatura de cada um dos documentos que compunham a sua proposta, seria necessário que, previamente ao seu carregamento para a plataforma, o concorrente tivesse procedido a idêntica e prévia assinatura dos documentos no âmbito do seu próprio ambiente informático.

Alega a SCOTTURB que essa dupla exigência de assinatura se impõe como formalidade necessária exigida pela Lei, tendo em conta o disposto no n.º 4 do artigo 68.º da Lei n.º 96/2015, de 17 de agosto.

Crê o júri que da citada Lei 96/2015 – e de resto, tal como já resultava do anterior bloco normativo dimanado da Portaria n.º 701-G/2008, de 29 de Julho – não resulta necessariamente a exigência de prévia assinatura eletrónica qualificada aposta no texto dos próprios documentos. A hipótese contida no n.º 5 do artigo 68.º da Lei 96/2015 surge, claramente, como

uma alternativa à obrigatoriedade que resulta do n.º 4 do mesmo artigo (como resulta evidente do inciso constante deste n.º 4 “sem prejuízo do disposto no número seguinte”), quando o interessado realizar o carregamento, na plataforma, de um ficheiro de uma proposta, este deva já estar assinado com recurso a assinatura eletrónica qualificada. Ora, o n.º 5 do artigo 68.º da Lei 96/2015, por contraposição à solução constante no n.º 4, permite que os ficheiros das propostas sejam carregados de forma progressiva na plataforma, desde que encriptados, mas já não obrigatoriamente assinados tal como resultaria na hipótese prevista no número anterior.

Consequentemente, quando os interessados optam pela faculdade contida no n.º 5 do artigo 68.º da Lei n.º 96/2015, é óbvio que, nesses casos, somente será exigível a assinatura eletrónica qualificada no momento da submissão de cada um dos ficheiros que contêm os documentos da proposta – tal como resulta do vem afirmando a jurisprudência na matéria em causa, designadamente o Acórdão do Tribunal Central Administrativo Sul, de 15.01.2015, proc. n.º 11671/14.

Mesmo para quem assim não entendesse, sempre se poderia, em última instância, fazer apelo à boa doutrina que dimana do Acórdão do Supremo Tribunal Administrativo, de 12.06.2018, proc. n.º 278/17.0BECTB, de acordo com o qual, *“a omissão da formalidade resultante de os ficheiros não terem sido assinados no momento determinado na lei [previamente ao carregamento na plataforma], mas só em momento posterior [na própria plataforma, no momento da sua submissão], degrada-se em formalidade não essencial”*.

Conforme resulta do decidido nesse acórdão, também a assinatura eletrónica qualificada que seja aposta somente no seio da plataforma cumpre integralmente as funções de identificação, de confirmação e de inalterabilidade que a lei aponta àquele tipo de assinatura.

Consequentemente, improcede a alegação da SCOTTURB quanto à questão das assinaturas da proposta do concorrente MARTIN.

2.2. Do número de lugares sentados das viaturas minibus

Invoca a SCOTTURB que a viatura minibus proposta pela concorrente MARTIN viola os requisitos fixados no Caderno de Encargos relativos ao número de lugares sentados deste tipo de viaturas.



7/1

C

Para a SCOTTURB, o modelo proposto pela MARTIN dispõe apenas de 15 lugares sentados, dispostos em 3 filas longitudinais com cinco assentos cada – o que seria violador do Caderno de Encargos que prevê, como mínimo, 18 lugares sentados.

A SCOTTURB não invoca qualquer prova para sustentar a sua alegação, limitando-se a remeter para a proposta da MARTIN.

Ora, na proposta da MARTIN, aquilo que se observa é tão somente um desenho em corte lateral da viatura minibus proposta e onde se vêem 5 lugares sentados. A perspectiva desse desenho é manifestamente insuficiente para se poder concluir que a viatura apenas comporta 15 lugares sentados, tal como alegado pela SCOTTURB.

Consequentemente, não é possível concluir-se pela violação do Caderno de Encargos.



2.3. Do plano de renovação da frota

Alega a SCOTTURB que o plano de renovação da frota apresentado pela MARTIN se apresenta em desconformidade com as regras do Caderno de Encargos, apoiando-se, para o efeito, na análise que anexa da empresa VTM – Consultores em Engenharia e Planeamento, Lda (“VTM”).

Desde já se diga que a análise da VTM parte de uma premissa equívoca quando refere que o plano de renovação apresentado pela MARTIN não garante a idade média de 6 anos na frota de autocarros standard. Com efeito, aquilo que o Caderno de Encargos pedia aos concorrentes era que apresentassem um:

“Plano de renovação da frota, de modo a garantir que nenhuma viatura tem mais de 12 anos, e que a frota afeta à prestação do serviço tem, em média, 6 anos”.

Ora, as referências a “nenhuma viatura” e “frota” não procedem a qualquer distinção entre viaturas standard e viaturas minibus pelo que não se poderia exigir aos concorrentes que o plano de renovação de frota tivesse que assegurar uma idade de média de 6 anos somente para as viaturas standard.



Aquilo, pois, que se verifica é que o plano de renovação proposto pela MARTIN consegue assegurar que nenhuma viatura tem mais de 12 anos – objectivo que seria sempre atingido por se tratar de uma frota exclusivamente nova – e que o conjunto da frota (viaturas standard e viaturas minibus) tem, em média, 6 anos completos, inexistindo, em consequência, qualquer violação do disposto no ponto 4.8. das Cláusulas Técnicas do Caderno de Encargos.

2.4. Do alegado “dumping”

Invoca também a SCOTTURB que a proposta da MARTIN não é financeiramente sustentável e que representa a prática de dumping, louvando-se a este respeito na análise da VTM.

O júri do concurso não encontrou na parca análise feita pela VTM sobre este assunto qualquer indício sério e inabalável demonstrativo da alegada falta de sustentabilidade financeira da proposta da MARTIN.

Do mesmo modo que não encontraram qualquer indício nesse sentido os peritos consultados pelo júri sobre esta questão – a Senhora Professora Rosário André da Nova School of Business Economics e a Senhora Professora Rosário Macário da Rosário Macário, Estudos e Projectos Lda, tendo a primeira sido uma das autoras do estudo económico-financeiro que sustentou o lançamento do procedimento em apreço. Seguem em anexo ao presente relatório, as análises referidas sobre esta questão a cuja fundamentação o júri adere integralmente.

Nestes termos, não assiste qualquer razão à SCOTTURB sobre a alegada falta de sustentação financeira da proposta da MARTIN.

2.5. Do alegado desrespeito do prazo máximo do Período Transitório

Alega a SCOTTURB que a proposta da MARTIN não respeita o prazo de duração máxima do Período Transitório previsto no n.º 3 do artigo 7.º das Cláusulas Jurídicas do Caderno de Encargos, decorrente do facto de, no final da descrição das ações propostas do seu Plano de

Comunicação, aquele concorrente ter declarado que “todas as acções serão executadas no início do contrato, no período transitório previsto, que poderá ser ampliado em seis meses”.

Em primeiro lugar, verifica-se que o concorrente MARTIN, no documento intitulado Período Transitório, declarou expressamente que propunha uma duração do período transitório de 8 meses – dentro, portanto, dos limites previstos n.º 3 do artigo 7.º das Cláusulas Jurídicas do Caderno de Encargos –, tendo reafirmado esse prazo de 8 meses no ponto 1.1. do documento, dedicado à Duração do Período Transitório.

Já o ponto 1.2. desse documento é dedicado ao Plano de Comunicação, onde o concorrente detalha o conteúdo do seu plano e as acções que se propõe desenvolver. Embora se conceda que a frase citada pela SCOTTURB, contida nessa parte do documento, não prima por um uso escorrido da língua portuguesa, ressalta à vista, para qualquer destinatário médio, que o inciso “que poderá ser ampliado em 6 meses” se refere à possibilidade de extensão do prazo de implementação do plano de comunicação em mais 6 meses para além da duração do Período Transitório, tal como decorre da previsão contida no n.º 2 do artigo 7.º das Cláusulas Jurídicas do Caderno de Encargos¹.

2.6. Da alegada redação parcial da proposta em língua castelhana

Alega a SCOTTURB que a proposta da MARTIN está parcialmente redigida em língua castelhana em violação do n.º 1 do artigo 58.º do CCP de acordo com o qual “os documentos que constituem a proposta são obrigatoriamente redigidos em língua portuguesa”.

Pela análise feita pelo júri do concurso, observa-se que a proposta da MARTIN está globalmente redigida em língua portuguesa, pelo que não se compreende esta alegação da SCOTTURB que, para mais, se demitiu de identificar em concreto as partes daquela proposta que, segundo o concorrente, estarão parcialmente redigidas em língua castelhana.

¹ De resto, nunca se poderia concluir, tal como o faz a SCOTTURB, que o inciso “que poderá ser ampliado em 6 meses” se refere ao período transitório proposto dado que o inciso anterior “no período transitório proposto” se encontra entre vírgulas, pelo que o pronome relativo aplicado – “que” - somente se refere à primeira oração da frase.

As situações, pontualíssimas, em que é possível descortinar a língua castelhana na proposta da MARTIN são, fundamentalmente, as seguintes:

- i) Na tabela relativa ao Plano de Renovação de Frota surge escrito “AÑO” em vez de “ANO” e, num outro documento, surge escrito “EMISIONES NOx DE LA FLOTA” em vez de “EMISSÕES NOx DA FROTA” - o que, dada a similitude da grafia, aliada ao contexto dos documentos em causa, não só não oferece qualquer dúvida sobre o significado dessas palavras como, inclusivamente, poderiam até, no limite, qualificar-se como casos de erro ortográfico, passível de correção;
- ii) Na parte relativa à descrição do Plano de Manutenção e Reparação das Avarias, Substituições e Renovações, surgem imagens ilustrativas do programa informático do concorrente em que ressalta à vista a língua castelhana – o que se compreende dado que, sendo o concorrente espanhol ou de base espanhola, é perfeitamente natural que os seus programas informáticos utilizem a língua castelhana. Em qualquer caso, o que é relevante é que se tratam de meras imagens ilustrativas não correspondendo a uma parte “redativa” da proposta.

Em abono da verdade, verifica-se que, ao nível de utilização de vocabulário em língua não portuguesa, até é a proposta da SCOTTURB que mais apresenta situações desse tipo: “sponsored content”, “download”, “hotspot”, “websites”, “mini-spots”, “posts”, “target”, “help desk”, “press release”, “roadshow”, “visitor center”, “influencers”, entre outros.

Todavia, certo é que nenhuma das propostas viola o disposto no n.º 1 do artigo 58.º do CCP, porquanto e conforme se sumariou no Acórdão do Supremo Tribunal Administrativo, de 12.06.2012, proc. n.º 331/12:

“III – A exigência inserta no art. 58.º, n.º 1, do CCP – de se redigir em língua portuguesa os documentos constitutivos da proposta – é conciliável com o uso de vocábulos estrangeiros desde que estes não se assumam como uma parte contraposta a outra, redigida em português.
IV – É que a aludida exigência refere-se à globalidade da proposta, e não a cada uma das palavras em que ela se decompõe”.



2.7. Da alegada utilização da imagem corporativa da Scotturb sem consentimento

Por fim, vem alegado que a proposta da MARTIN utiliza a imagem corporativa da SCOTTURB, sem que esta alguma vez tenha dado consentimento para o efeito.

O júri do concurso não sabe, nem pretende saber, se a última imagem que surge na página 15 do documento referente ao Período Transitório / Plano de Comunicação corresponde efectivamente à imagem corporativa da SCOTTURB, se esta está registada e é protegida e qual o alcance dessa protecção.

A imagem em causa assume um carácter meramente ilustrativo, sem qualquer relevância para a aferição do mérito da proposta. Do ponto de vista do concurso, o concorrente MARTIN não teve, objectivamente, qualquer benefício decorrente da apresentação dessa imagem.

Donde, caso a SCOTTURB se sinta prejudicada na sua esfera jurídica pela utilização dessa imagem por parte da MARTIN, deverá dirimir esse putativo conflito diretamente com a MARTIN e, eventualmente, junto da jurisdição própria para esse tipo de situações.

O que não pode fazer é invocar que tal situação constitua um fundamento invalidante da admissão da proposta da MARTIN porquanto é manifesto que o respeito pelo princípio da legalidade, ínsito no n.º 1 do artigo 1.º-A do CCP, não tem, em sede de contratação pública, o alcance tão vasto que esta alegação pretende crer que tem.

Pelo exposto, deliberou o júri dar provimento parcial à pronúncia apresentada pelo concorrente SCOTTURB, admitindo a proposta por este apresentado e mantendo a proposta do concorrente MARTIN.

Impõe-se, por conseguinte, proceder à avaliação e ordenação das duas propostas admitidas.

3. Avaliação das propostas

3.1. Avaliação da proposta do concorrente MARTIN



<u>Fatores</u>	<u>Ponderação</u>
F1 - Preço unitário/km	69
Preço unitário/km	€ 1,76
F2 – Emissões NOx da frota	2,5794
F2.1 – Emissões NOx frota standard	2,9191
Autocarros Standard	79
Euro V	0
Gás Natural (EEV)	0
Euro VI	79
Híbrido elétrico	0
Hidrogénio	0
Elétrico	0
F2.2 - Emissões NOx frota minibus	1,00
Minibus	17
Euro VI	17
Híbrido elétrico	0
Hidrogénio	0
Elétrico	0
TOTAL frota	96
F3 – Período Transitório	33,75
F3.1 – Duração do Período Transitório	20
Duração Período Transitório (meses)	8
F3.2 – Plano de Comunicação	75
Plano de Comunicação	Bom
Descrição detalhada e assertiva da estratégia de comunicação a adotar	Não
Grande diversidade dos meios de comunicação a utilizar para além dos mínimos pretendidos	Sim
Grande potencial para transmitir com sucesso a informação à população	Sim
PMV	35,59

41
H/

Análise do Plano de Comunicação

Falta de detalhe e assertividade na categorização dos diferentes tipos de utilizadores. Não são estabelecidas relações entre as estratégias de comunicação a adotar e os diversos tipos de potenciais utilizadores do serviço de transportes públicos do Município de Cascais, nomeadamente no grupo de utilizadores residentes no Concelho de Cascais (apenas categorizados em 2 grupos “residente/ não residente”).

Falta de detalhe e assertividade na associação aos aspetos intrínsecos do Concelho de Cascais. Nomeadamente a relação das estratégias de comunicação com aspetos do território (funções, locais e pontos de interesse), da agenda Municipal (principais acontecimentos e eventos), dos principais vetores estratégicos do município.

Grande diversidade dos meios de comunicação a utilizar para além dos mínimos pretendidos

A proposta apresentada garante o solicitado pela entidade adjudicante, pois inclui diversos meios de comunicação para além dos mínimos pretendidos (flyers, encartes, anúncios nos vários media locais, conteúdos para internet e redes sociais), tais como:

- o Carta de apresentação do novo serviço;
- o Anúncios na imprensa local e estações de rádio;
- o Apresentação do serviço em diversos pontos do município;
- o Cartazes nos veículos;
- o Campanhas de comunicação nas redes sociais e internet;
- o “Dia aberto”, dia em que se utiliza o TPR de forma gratuita;
- o Comunicação do serviço através de acordos com terceiros (hotéis, operadores turísticos, associações, etc.);
- o Presenças em eventos relevantes;
- o Etc.



Grande potencial para transmitir com sucesso a informação à população – A proposta apresentada garante o almejado pela entidade adjudicante, uma vez que o plano de comunicação evidencia uma estrutura sólida, definindo os objetivos do plano, a estratégia e as ações a adotar, os meios de comunicação a utilizar (incluindo a sua frequência e o público-alvo,

como também o tipo de impacte em termos de transmissão, personalização, etc.) e ainda designa os idiomas a utilizar na comunicação tendo em conta a origem dos turistas que visitam Cascais.

3.2. Avaliação da proposta do concorrente SCOTTURB



<u>Fatores</u>	<u>Ponderação</u>
F1 - Preço unitário/km	31
Preço unitário/km	1,99
F2 – Emissões NOx da frota	7,2672
F2.1 – Emissões NOx frota standard	8,6151
Autocarros Standard	79
Euro V	15
Gás Natural (EEV)	0
Euro VI	44
Híbrido elétrico	0
Hidrogénio	0
Elétrico	20
F2.2 - Emissões NOx frota minibus	1,00
Minibus	17
Euro VI	17
Híbrido elétrico	0
Hidrogénio	0
Elétrico	0
TOTAL frota	96
F3 – Período Transitório	62,5
F3.1 – Duração do Período Transitório	50
Duração Período Transitório (meses)	6
F3.2 – Plano de Comunicação	100
Plano de Comunicação	Muito bom
Descrição detalhada e assertiva da estratégia de comunicação a adotar	Sim
Grande diversidade dos meios de comunicação a utilizar para além dos mínimos pretendidos	Sim

Grande potencial para transmitir com sucesso a informação à população	Sim
<u>PMV</u>	<u>23,47</u>



Análise do Plano de Comunicação

Detalhe e assertividade na categorização dos diferentes tipos de utilizadores. São classificados os vários grupos de utilizadores do transporte público do Município de Cascais, são identificadas as necessidades e motivações dos diferentes tipos de utilizadores (ex: População laboral, 3ª idade, estudantes, turistas). São estabelecidas relações entre as várias estratégias de comunicação propostas e os diferentes grupos de potenciais utilizadores.

Detalhe e assertividade na associação aos aspetos intrínsecos do Concelho de Cascais. Nomeadamente a relação das estratégias de comunicação e os aspetos do território (ex: funções, locais e pontos de interesse), com os principais vetores estratégicos de mobilidade do município (ex: intermodalidade e promoção dos modos suaves), com a agenda Municipal (principais ocasiões culturais e eventos).

Grande diversidade dos meios de comunicação a utilizar para além dos mínimos pretendidos – A proposta apresentada garante o requerido pela entidade adjudicante, pois inclui vários meios de comunicação para além dos mínimos pretendidos (flyers, encartes, anúncios nos vários media locais, conteúdos para internet e redes sociais), tais como:

- Carta de apresentação do novo serviço;
- Anúncios na imprensa local e estações de rádio;
- Distribuição de folhetos e kits informativos;
- Cartazes informativos (publicidade exterior) – Rede de Mupis e Outdoors Municipais;
- Campanhas de comunicação nas redes sociais e internet;
- Criação de Helpdesk via Whatsapp;
- Ativações da marca – stand informativo;
- Sessões de esclarecimento;
- Etc.

2/1

Grande potencial para transmitir com sucesso a informação à população – A proposta apresentada garante o solicitado pela entidade adjudicante, uma vez que o plano de comunicação evidencia uma estrutura sólida, definindo de forma clara os objetivos do plano, através da visão, mensagem, perceção desejada e dos meios de comunicação a utilizar, realçando a correlação dos objetivos elencados com as necessidades e motivações do público-alvo (estudantes, população laboral, terceira idade e turistas) e com o território em questão.

4. Ordenação das propostas

Classificação	Concorrente	PMV
1.º	MARTIN	<u>35,59</u>
2.º	SCOTTURB	<u>23,47</u>

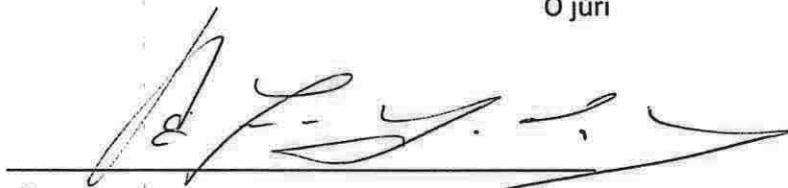
5. Nova audiência prévia

Finalmente, o júri deliberou proceder a nova audiência prévia, de acordo com o previsto no n.º 2 do artigo 148.º do CCP e no artigo 20.º do programa do concurso, devendo proceder-se à notificação dos concorrentes do presente relatório para, querendo, se pronunciarem por escrito, até ao 5º (quinto) dia útil seguinte à data da notificação.

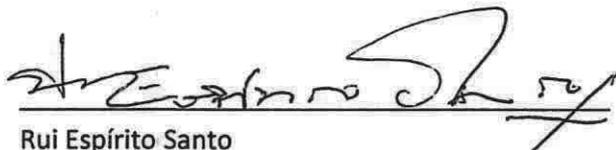
Não havendo mais nada a tratar, elaborou-se o presente relatório, escrito em 20 (vinte) páginas, que vai ser rubricada e assinada pelos membros do júri.



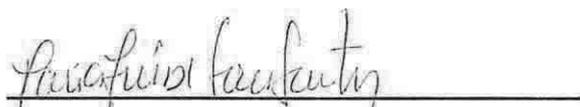
O júri



Vítor Silva
(presidente)



Rui Espírito Santo
(vogal)



Maria Inês Alves
(vogal)

Anexos:

Pronúncia do concorrente SCOTTURB – TRANSPORTES URBANOS LDA

Recibos dos documentos apresentados pelo concorrente MARTIN

Análise da Professora Rosário André da Nova School of Business Economics

Análise da Professora Rosário Macário da Rosário Macário, Estudos e Projectos Lda,

MUNICÍPIO DE CASCAIS



Concurso Público de Prestação do Serviço Público de Transporte Rodoviário Regular de Passageiros no Concelho de Cascais (Processo 893/DCOP/2018)

Assunto: Audiência Prévia

Exmo. Júri do Concurso

SCOTTURB – Transportes Urbanos, Lda., com sede na Rua de São Francisco, n.º 660, Adroana, pessoa coletiva n.º 511 069 553 (“Scotturb”), Concorrente no âmbito do Concurso Público acima identificado, tendo sido notificada do Relatório Preliminar, vem, com base no disposto no art. 147º do Código dos Contratos Públicos (“CCP”) e no art. 19º, n.º 2 do Programa de Concurso (“PC”), apresentar a sua Pronúncia, o que faz nos termos e com os fundamentos seguintes:

I. Da ilegalidade da decisão de exclusão da proposta da Concorrente Scotturb

1. Compulsado o Relatório Preliminar, a Concorrente Scotturb constatou – para sua enorme surpresa – que foi alvo de um projeto de decisão de exclusão, porquanto, no entender do Exmo. Júri, aquela Concorrente introduziu uma “condição” no seu Plano de Renovação de Frota que “*viola manifestamente*” uma disposição do Caderno de Encargos (CE) referente à substituição de viaturas do tipo Euro V.

Salvo o devido respeito, e pelas razões que adiante se detalharão, a Scotturb não se pode conformar com a avaliação feita pelo Exmo. Júri, nem com a intenção de exclusão da sua proposta do Concurso.

Como o próprio Júri entendeu, a proposta da Scotturb foi apresentada tempestivamente e ademais foi instruída com *“os elementos e os documentos exigidos nas peças do procedimento”*, tendo, inclusivamente, *“todos os atributos que eram solicitados (Preço, Frota, Duração do período transitório e Plano de Comunicação”*, contendo-se, por último, *“dentro dos parâmetros base que estão fixados nas peças do procedimento”* (cfr. a p. 3 do Relatório Preliminar).

A intenção de excluir a proposta da Scotturb consubstancia, como veremos em seguida, uma ilegalidade, certamente involuntária, cometida pelo Exmo. Júri.

Com efeito, e desde logo, perante uma proposta devidamente preparada pela Concorrente Scotturb, conforme o Exmo. Júri não deixou de reconhecer expressamente, impunha-se que este procurasse averiguar se a leitura, bem como a interpretação que fez da declaração negocial da Scotturb referente ao seu Plano de Renovação de Frota, estava correta, bastando-lhe solicitar um mero esclarecimento a esta Concorrente, em vez de partir, de imediato – e, como se verá, de forma algo precipitada – para a decisão mais drástica que se pode tomar no âmbito de um procedimento pré-contratual: a exclusão de uma proposta.

Observe-se que a Concorrente Scotturb, procurando enquadrar as exigências do Caderno de Encargos (“CE”) respeitantes à matéria do plano de renovação da frota dos concorrentes, indicou 3 (três) principais aspetos sobre o assunto, a saber, (i). *“Idade máxima de qualquer viatura é de 12 anos”*; (ii). *“Idade média da frota não pode ultrapassar os 6 anos”* e (iii). *“A substituição de viaturas é sempre realizada por viaturas com níveis de emissão NOx no mínimo equivalentes”*.

Perante esta última afirmação indicada no ponto (iii), o Exmo. Júri entendeu – equivocadamente, como se verá – que a Concorrente Scotturb estava a introduzir uma suposta “condição” limitadora do que o CE determina a propósito da substituição de viaturas e que é a seguinte: *“As novas viaturas a afetar à prestação do serviço têm de ser, no mínimo, equivalentes em termos de emissões de NOx às viaturas a substituir, com exceção da substituição das viaturas EURO V que terão de ser substituídas, no mínimo, por viaturas EURO VI”* (cfr. o ponto 4.1. do CE).

2. Simplesmente, este entendimento não se afigura correto, pois, não somente o Exmo. Júri não se apercebeu que não é, nem nunca foi, intenção da Concorrente Scotturb limitar e/ou violar prescrições do CE, mas antes fazer uma breve introdução ao seu Plano de Renovação de Frota (precisamente em linha e acordo com o CE), como, além do mais, a interpretação do Exmo. Júri é inexecutável na prática.

Por outras palavras: mesmo que a Concorrente Scotturb pretendesse – que não é o caso, sublinhe-se – substituir viaturas EURO V por outras viaturas EURO V, isso seria impraticável por força do disposto no art. 8º do Regulamento (CE) n.º 595/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Junho de 2009 (“Regulamento”) (cfr. a cópia do mesmo que se junta, como Doc. 1).

Com efeito, o Regulamento vedou, desde 31 de Dezembro de 2012, a possibilidade de serem comercializados e, logo, de entrarem de novo em circulação viaturas com a tipologia EURO V. Só podem ser comercializadas viaturas de tipologia EURO VI e que cumpram os níveis de emissões fixados no sobredito Regulamento - isto, pelo menos, no espaço europeu que é o que obviamente releva no caso concreto.

Portanto, a Concorrente Scotturb não poderia – nunca – substituir as viaturas do tipo EURO V por novas viaturas do mesmo tipo (viaturas EURO V), uma vez que tal está-lhe legalmente vedado.

Esta impossibilidade é de resto confirmada pelos principais importadores de autocarros que atestam já não comercializar viaturas EURO V, conforme declarações em anexo, da M.A.N. e da Daimler-Mercedes (cfr. Doc. 2).

De resto, reconheça-se, nunca o Município o permitiria com base nos seus poderes (legais) de fiscalização da execução do contrato a celebrar.

Mas o ponto é que, como se disse, o Exmo. Júri apresenta um projeto de decisão de exclusão da proposta da Concorrente Scotturb ancorado numa interpretação de uma declaração negocial integrada nessa proposta que não tem – é legalmente inviável que tenha – qualquer aderência com a realidade.

E, insiste-se, porque é a mais pura das verdades: **a declaração negocial em causa só visava servir de prólogo ao Plano de Renovação de Frota da Concorrente Scotturb; jamais condicioná-lo.**

Observe-se, ainda a este propósito, que se a Concorrente Scotturb nada tivesse dito a (mero) título de enquadramento do seu Plano de Renovação de Frota, ou se se tivesse limitado a produzir uma afirmação completamente tautológica como fez a Concorrente Martín, S.A. (“Martín”) (que se limita a referir que *“Em seguida, de acordo com o estipulado no Caderno de Condições, detalhamos (...)”*), tudo estaria bem, no entender do Exmo. Júri.

Não tem sentido. É óbvio, é absolutamente óbvio, que a Concorrente Scotturb não pretendeu limitar ou condicionar as obrigações que para ela emergem do CE e que, mais tarde, vão integrar o contrato a celebrar.

Em todo o caso, retomamos o ponto essencial: a interpretação do Exmo. Júri é de objeto impossível, logo, insustentável à luz da lei, porquanto, como se viu acima, não é lícito comercializar novas viaturas do tipo EURO V - está proibido.

Era isto que teria sido liminarmente esclarecido pela Concorrente Scotturb, caso o Exmo. Júri tivesse tido interesse em conhecer o sentido real da declaração negocial em apreço. Seja como for, resulta da lei imperativamente aplicável.

3. Mas mais. O que fica dito é matematicamente demonstrável, ou seja, não se trata de uma qualquer conjectura (agora) concebida para explicar uma putativa inexatidão da proposta da Concorrente Scotturb.

Na verdade, se atendermos – e é isso que se solicita ao Exmo. Júri que faça – à Nota Técnica que se anexa à presente Pronúncia referente ao Plano de Renovação de Frota com que instruiu a sua proposta, verificar-se-á que a idade média dessa frota, em cada um dos anos de vigência do contrato a celebrar (última coluna do Quadro III.2), só é a que é aí apresentada, em cada um desses anos, substituindo-se viaturas do tipo EURO V por viaturas do tipo EURO VI, sendo com base neste “mínimo” que está concebido o Plano de Renovação de Frota (cfr. Doc. 3).

Não há outra forma. Se a Concorrente Scotturb quisesse (que não quer, nem nunca quis) substituir viaturas do tipo EURO V por outras viaturas do tipo EURO V (e se isso fosse legalmente admissível, mas não é), os números seriam outros, ou seja, a idade média da frota em cada um dos anos de vigência do contrato a celebrar seria diferente.

É assim mesmo. É pura aritmética.

A proposta da Scotturb no que toca à renovação da frota dos autocarros standard pretende e dá cumprimento ao parágrafo da pág. 25 das Cláusulas Técnicas do CE, quando refere que *“as viaturas EURO V que terão de ser substituídas, no mínimo, por*

viaturas EURO VI". A proposta da Scotturb respeita integralmente o disposto no ponto 4.1. das Cláusulas Técnicas do CE.

O que fica dito é mais do que suficiente para que o Exmo. Júri reveja a sua posição.

4. Acresce que, em bom rigor, a circunstância de não ter sido solicitado um esclarecimento à Concorrente Scotturb não deixa de constituir também uma ilegalidade. Sanável, claro está, nesta fase de audiência prévia, mas não depois.

Com efeito, no âmbito da fase instrutória de um procedimento administrativo, onde se inscreve a fase de avaliação de propostas, é fundamental que o Exmo. Júri tenha presente e aplique, ativamente, o princípio da imparcialidade nas suas duas vertentes.

Observe-se que o postulado mais conhecido deste princípio jurídico corresponde à vertente negativa, a qual se pode sumariar com a seguinte asserção: a Administração deve tratar os administrados de forma objetiva, isenta e neutral, não discriminando uns em relação a outros nas suas legítimas pretensões.

Todavia, a vertente positiva do referido princípio jurídico assume uma importância decisiva, sobretudo em procedimentos administrativos com uma fase de avaliação de propostas, assentando na ideia de "imparcialidade cognitiva", a fim de evitar os perigos do que se designa por "*cognitive bias*", ou seja, os perigos de superficialidade cognitiva¹.

Na verdade, o princípio da imparcialidade, consagrado no art. 266º, n.º 2 da Constituição da República Portuguesa ("CRP") e, especificamente, no art. 9º do Código de Procedimento Administrativo ("CPA"), na sua vertente positiva, vincula a Administração a levar em consideração todos os interesses juridicamente relevantes para a formação

¹ Cfr., entre outros, D.J. GALLIGAN, "*Due Process and Fair Procedures*", Oxford, 1996, p. 439.

da vontade administrativa, podendo ser visto como um *prius* do princípio da proporcionalidade, com ele, aliás, se cruzando.

Em consequência, consideram-se parciais os atos ou condutas administrativas que não resultem de uma exaustiva ponderação dos interesses juridicamente protegidos dos administrados, neste caso de um concorrente².

Como se explica, lapidarmente, na doutrina mais autorizada, *“Em termos positivos, a imparcialidade determina parâmetros racionais, objetivos, lógicos e transparentes de decisão, visando que se tomem em consideração ponderativa todos os fatores ou elementos relevantes para a decisão, assim, como excluir de ponderação quaisquer interesses alheios ou irrelevantes”*³.

Ora, no contexto do caso concreto, resulta, com meridiana clareza, que o Exmo. Júri não recolheu, como deveria, mercê da vertente positiva do princípio da imparcialidade, todos os dados (e, por isso, não os valorou) de que necessitaria para tomar a posição que provisoriamente tomou, designadamente, uma proposta de decisão tão drástica como a que aqui está em causa.

Dito de forma diversa: o circunstancialismo do caso vertente impunha que o Exmo. Júri solicitasse esclarecimentos à Concorrente Scotturb sobre o exato alcance da declaração negocial a que temos vindo a aludir, antes de ser anunciada uma proposta de decisão sobre a admissão ou exclusão da sua proposta.

Não o tendo feito em sede de esclarecimentos, o Exmo. Júri deve agora fazê-lo, considerando adequadas e suficientes os elementos apresentados pela Concorrente

² Cfr. DIOGO FREITAS DO AMARAL, *“Curso de Direito Administrativo”*, Vol. II, 4ª Edição, 2018, pp. 127 e 128.

³ Cfr. PAULO OTERO, *“Manual de Direito Administrativo”*, Volume I, Almedina, Coimbra, 2013, p. 374. No mesmo sentido, vide ANA FERNANDA NEVES, *“Garantias de Imparcialidade”*, in *“Comentários ao Novo Código do Procedimento Administrativo”*, Volume I, 3ª edição, AAFDL Editora, Lisboa, 2016, p. 641.

Scotturb a este respeito, readmitindo-a neste Concurso Público e avaliando subsequentemente a sua proposta para efeitos de adjudicação.

Se não o fizer, a decisão final de exclusão da proposta da Concorrente Scotturb ficará irremediavelmente inquinada por um vício de violação de lei, atenta a ofensa do princípio da imparcialidade (na sua vertente positiva), o que determinará a invalidade de tal acto (cfr. o art. 163º, n.º 1 do CPA).

5. Ao mesmo resultado se chegaria, no limite, por apelo ao disposto no art. 72º, n.º 3 do CCP, numa interpretação conforme com o art. 56º, n.º 3 da Diretiva 2014/24/UE.

Estribado em tal preceito legal, o Exmo. Júri poderia e deveria ter permitido o suprimento daquilo que considerou ser uma declaração negocial condicionadora do CE⁴.

6. Nesta mesma linha, junta-se em anexo um parecer jurídico, que aqui se dá integralmente por reproduzido e que, de forma clara, conclui, *inter alia*, que o Exmo. Júri não interpretou corretamente a proposta da Concorrente Scotturb, sendo que, em qualquer caso, deveria ter solicitado um esclarecimento a esta Concorrente sobre a declaração negocial em apreço, sob pena de incorrer numa ilegalidade (cfr. Doc. 4).

Em suma, nesta parte, uma análise atenta e objetiva desta pronúncia conduz inequivocamente à readmissão da proposta da Concorrente Scotturb, o que desde já se requer seja atendido pelo Exmo. Júri.



⁴ Sobre este assunto, cfr. PEDRO GONÇALVES, "Direito dos Contratos Públicos", Almedina, Coimbra, Vol. I, 2ª Edição, 2018, pp. 768 a 776.



II. Da ilegalidade da decisão de admissão da proposta da Concorrente Martín

1. O Exmo. Júri considerou, no Relatório Preliminar, que a proposta da Concorrente Martín deveria ser admitida e, por conseguinte, procedeu à respetiva avaliação.

Naturalmente, sendo a única proposta admitida – independentemente da sua fraca qualidade intrínseca, em particular, da composição da sua frota que é (ou devia ser) um aspeto crucial a ter em linha de conta neste Concurso Público –, é provisoriamente apontada como a proposta a adjudicar.

Sucede que o Exmo. Júri não analisou nem avaliou devidamente vários aspetos da proposta da Concorrente Martín que não cumprem nem o CE, nem a lei.

Concerteza que o Exmo. Júri, apercebendo-se agora das violações da proposta da Concorrente Martín ao CE e à lei, não deixará, em cumprimento do princípio da imparcialidade, excluir a mesma do Concurso.

A Scotturb indica em seguida as várias ilegalidades da proposta da Concorrente Martín, que conduzem à exclusão da mesma.

2. A proposta da Concorrente Martín (e os documentos que a instruem) é assinada pelo Sr. D. Alberto Egido Martínez, na invocada qualidade de “Diretor Geral”.

Desde já se diga que “Diretor Geral” não é formalmente a denominação do cargo de quem vincula uma sociedade anónima, mesmo à luz do Direito espanhol.



Acresce que não foi demonstrado, de todo em todo, que o Sr. Alberto Egidio Martínez tem poderes para, sozinho, vincular a empresa Martín, S.A. para efeitos do Concurso e da proposta apresentada, porquanto não foi junto qualquer documento que assim o ateste, como seja uma certidão do registo comercial ou um instrumento de mandato específico.

Isto é o suficiente para que o Exmo. Júri exclua esta Concorrente do presente Concurso Público, na medida em que a pessoa em questão (o Sr. D. Alberto Egidio Martínez) não tem poderes para representar a empresa Martín para efeitos do Concurso, incluindo, entre outros, poderes para assinar a proposta apresentada e todos os documentos que a integram, poderes para assinar digitalmente a proposta na plataforma eletrónica "Saphetygov", poderes para vincular a Concorrente Martín ao valor que decorre da proposta apresentada e poderes para celebrar contratos em país estrangeiro ou com autoridades estrangeiras.

3. Em todo o caso, sempre se dirá que a proposta da Concorrente Martín padece de um vício insuprível, pois que em todos os documentos apresentados falta a aposição da assinatura digital qualificada. Dito de outra forma: nenhum documento a tem!...

Por essa razão, à luz do disposto no art. 146º, n.º 2, alínea l) do CCP e do art. 15º, alínea c) do Programa de Concurso, a proposta da Concorrente Martín deve ser obrigatoriamente excluída.

E não se diga que a dita proposta foi assinada na própria plataforma, já que isso não é suficiente para a considerar validamente assinada em todos os elementos que a integram.

Com efeito, a Lei n.º 96/2015, de 17 de agosto, que regula a disponibilização e a utilização das plataformas eletrónicas de contratação pública, determina, no n.º 1 seu

art. 54º, que “os documentos submetidos na plataforma eletrónica, pelas entidades adjudicantes e pelos operadores económicos, devem ser assinados com recurso a assinatura eletrónica qualificada”, esclarecendo, ainda, o n.º 1 do artigo 69.º do mesmo diploma, que os “documentos que constituem a proposta, a candidatura ou a solução são encriptados, sendo-lhes aposta assinaturas eletrónicas qualificadas”.

Conforme tem sido unanimemente entendido pela Jurisprudência dos nossos tribunais superiores, “a lei atual (nº 1 e 5 do artigo 54º da Lei nº 96/2015), tal como a anterior, exige a assinatura individual de cada documento (que não de cada página), de cada documento autónomo, normalmente correspondente a um ficheiro informático” (cfr. Acórdão do Tribunal Central Administrativo Sul, de 15.02.2018, Proc. n.º 322/16BEFUN).

No Concurso em análise, verifica-se, porém, que nenhum documento apresentado pela Concorrente Martín foi *autónoma e individualmente* assinado através de assinatura eletrónica qualificada, como a lei exige. Nenhum!...

Concretizando ainda melhor: o que resulta da proposta da Concorrente Martín é que não foi aposta assinatura individual digital em cada documento, tendo unicamente sido utilizada a designada assinatura de transação, ou seja, a assinatura do envio dos documentos na plataforma eletrónica. Nada mais.

Por esse motivo, nos documentos da proposta da Concorrente Martín não se mostra visível, nem digitalmente identificável, qualquer assinatura eletrónica.

A única referência às assinaturas resulta da ficha da proposta disponibilizada pela plataforma que menciona a *assinatura da transação*, ou seja, do envio dos documentos; contudo, esta assinatura não corresponde, como é bom de ver, à assinatura do conteúdo dos documentos, mas somente à da transação efetuada (portanto, ao envio).

Sobre o momento da assinatura dos documentos das propostas, dispõe-se, no art. 68º, n.º 4, da Lei n.º 96/2015 que, *“quando o interessado realizar o carregamento, na plataforma eletrónica, de um ficheiro de uma proposta, este deve estar já encriptado e assinado, com recurso a assinatura eletrónica qualificada”*.

Significa isto, basicamente, que os documentos que instruem as propostas devem ser encriptados e assinados eletronicamente fora da plataforma e antes de se proceder à submissão da proposta. Foi exatamente o que fez a Concorrente Scotturb.

A proposta da Concorrente Scotturb é a única que dá garantias formais e materiais ao Município de Cascais de que os documentos que a integram estão, para efeitos de contratação pública, em conformidade com a lei e são para o concorrente que as apresenta absolutamente vinculativas.

Que garantia tem o Município de Cascais que os documentos que integram a proposta da Concorrente Martín, que não estão assinados nos termos exigidos pela lei, expressam, de facto, a vontade dessa Concorrente e vinculam a mesma? Nenhuma.

Adicionalmente, prevê-se no art. 70º, n.º 2 da Lei n.º 96/2015 que *“(…) o momento da submissão desencadeia o processo de encriptação de todos os ficheiros que compõem a proposta”* (o sublinhado é nosso).

Da leitura conjunta dos preceitos citados resulta evidente a dupla exigência de segurança relativamente à assinatura das propostas em procedimentos de contratação pública.

Num primeiro momento, todos os documentos devem ser previamente encriptados e assinados pelos concorrentes fora da plataforma (assinatura digital qualificada); num segundo momento – o da submissão da proposta na plataforma –, ocorrerá um novo processo de encriptação e assinatura global da proposta.

Sublinha-se que, sob um prisma prático, não é sequer possível proceder à *submissão* de propostas nas plataformas – pois os sistemas informáticos não o permitem – sem que seja efetuada a encriptação e assinatura global de transação na plataforma.

Este regime era, aliás, o que já resultava da Portaria n.º 701-G/2008, de 29 de julho, entretanto revogada pela Lei n.º 96/2015 (atualmente em vigor).

Ora, conforme é pacificamente considerado pela nossa Doutrina e pela Jurisprudência dos nossos tribunais superiores, é *“seguro afirmar que estes diplomas exigem que (i) cada um dos documentos carregados na plataforma seja assinado eletronicamente, mediante a utilização de um certificado de assinatura eletrónica qualificada (...); (ii) e que a própria proposta, como um todo, seja também eletronicamente assinada. Esta assinatura desencadeará a designada submissão da proposta, momento a partir do qual a mesma se considera apresentada, i.e. entregue”*⁵.

No caso específico da proposta da Concorrente Martín, verifica-se que a referida dupla exigência legal não foi cumprida. É mesmo caso para dizer que “salta à vista” tal incumprimento!

Esclareça-se, ainda, que resulta do disposto no art. 7º do Decreto-Lei n.º 290-D/99, que a assinatura eletrónica qualificada *“equivale à assinatura autógrafa dos documentos com forma escrita sobre suporte de papel”* e cria a tripla presunção de que:

- a) *“A pessoa que após a assinatura eletrónica qualificada é o titular desta ou é representante, com poderes bastantes, da pessoa coletiva titular da assinatura eletrónica qualificada” – função identificadora;*
- b) *“A assinatura eletrónica qualificada foi aposta com a intenção de assinar o documento eletrónico” – função finalizadora ou confirmadora;*

⁵ Cfr. LUIS VERDE DE SOUSA, *“Alguns Problemas Colocados Pela Assinatura Electrónica das Propostas”*, in Revista dos Contratos Públicos, n.º 9, 2013, pp. 62 e 63.

- c) *“O documento eletrónico não sofreu alteração desde que lhe foi aposta a assinatura eletrónica qualificada” – função de inalterabilidade.*

Nessa medida, a única forma de assegurar a força probatória atribuída à assinatura digital de documentos eletrónicos é a que resulta da sua utilização de forma individualizada no documento.

Ora, relativamente aos documentos da proposta apresentada pela Concorrente Martín, é manifesto que não foi satisfeita a terceira das funções acima referidas: a da inalterabilidade.

Com efeito, a aposição da assinatura eletrónica qualificada, de forma individual e autónoma em cada documento, constitui uma ferramenta indispensável e infungível de controlo da inalterabilidade do documento.

Na ausência da aposição dessa assinatura, a função ou garantia de inalterabilidade ficará por cumprir.

Conforme é comumente sabido, os documentos em formato PDF's são editáveis, existindo programas que permitem a alteração de ficheiros deste formato.

Ora, como os documentos submetidos pela Concorrente Martín não foram autónoma e individualmente assinados, nos termos expostos, não se mostra possível garantir que tais documentos não sofreram, nem sofrerão, quaisquer alterações após a submissão da proposta na plataforma.

Também neste sentido depõe a abundante Jurisprudência dos nossos tribunais superiores.

De facto, é aqui totalmente aplicável a argumentação vertida no Acórdão do Tribunal Central Administrativo Sul, de 12 de abril de 2012 (proc. 8592/12) a propósito da aposição da assinatura em ficheiros zipados.

Concretamente, tal como no caso que nos ocupa, *“aberto o indicado ficheiro, os documentos compactados, apresentar-se-ão sem a necessária assinatura electrónica. Uma vez editados ou impressos, neles, também não figurará qualquer assinatura ou referência à assinatura electrónica”* (o sublinhado é nosso).

É precisamente a ausência de aposição da assinatura no interior do documento que impossibilita o rastreio sobre a modificação do documento.

Com efeito, pelo facto do documento não conter em si mesmo a assinatura digital, uma vez retirado o documento da plataforma eletrónica, não é possível assegurar a sua imodificabilidade, sendo impossível detetar a introdução nos documentos de alterações ao seu conteúdo.

Na verdade, tal como se pronunciou já o Supremo Tribunal Administrativo, no seu Acórdão de 30.01.2013 (proc. n.º 01123/12), *“sendo assinado cada um dos documentos, individualmente, o compromisso contido em cada um é inequivocamente assumido com a assinatura, o que não ocorre com a mera assinatura das pastas”* (sublinhado nosso).

E mais adiante acrescentou-se nesse aresto:

“A formalidade de assinatura da pasta onde estão contidos vários documentos é formalidade que tem um muito menor grau de segurança jurídica, e não responde à questão posta da autenticidade, genuinidade e fidedignidade dos mesmos documentos, até porque qualquer dos documentos apresentados, se não assinado, é mais vulnerável à substituição por outro, sem que seja possível determinar a autenticidade do novo, ou do antigo, ou dos dois. Esta é a solução que resulta da expressão – «todos os documentos carregados nas plataformas electrónicas deverão ser assinados electronicamente» – constante do n.º 1 do art. 27º da Portaria 701-G/2008” (sublinhados nossos).

Ora, este entendimento vale *mutatis mutandis* para a proposta da Concorrente Martín.

De facto, retirados os documentos da plataforma (tal como quando retirados de um ficheiro *zipado*) deixa de ser identificável a assinatura digital qualificada, não sendo assim possível garantir a *“autenticidade, genuinidade e fidedignidade dos mesmos documentos, até porque qualquer dos documentos apresentados, se não assinado, é mais vulnerável à substituição por outro”*.

Sublinha-se que a assinatura da transação ou da submissão da proposta não corresponde à utilização da faculdade que é conferida pelo art. 68.º n.º 5 da Lei n.º 96/2015, onde se estabelece que *“as plataformas eletrónicas podem conceder aos interessados a possibilidade de os ficheiros das propostas serem carregados de forma progressiva na plataforma eletrónica, desde que encriptados, permitindo a permanente alteração dos documentos até ao momento da submissão”*.

Com efeito, e conforme é aceite pela jurisprudência dos nossos Tribunais superiores, *“Nos termos do n.º 5 do artigo 68.º da Lei n.º 96/2015, de 17/08 os ficheiros que constituem a proposta não têm de estar encriptados e assinados eletronicamente antes do seu carregamento na plataforma eletrónica, podendo ser carregados de forma progressiva, caso em que é suficiente a respetiva encriptação e assinatura eletrónica aquando a submissão da proposta. IV. Nos casos referidos no n.º 5 do artigo 68.º, o momento da submissão desencadeia o processo de encriptação de todos os ficheiros que compõem a proposta, segundo o n.º 2 do artigo 70.º da Lei n.º 96/2015”*⁶.

Sucedo, note-se bem, que não é essa a situação da proposta apresentada pela Concorrente Martín.

⁶ Cfr. o Acórdão do TCA Sul de 4 de Maio de 2018 (Processo n.º 420/17.1BECTB)

Com efeito, no carregamento progressivo referido no art. 68º, n.º 5 da Lei n.º 96/2015, permite-se o envio para a plataforma de ficheiros abertos – *id est*, encriptados mas não assinados – onde vão sendo incluídos documentos que, não estando finalizados, também podem ser alterados na própria plataforma eletrónica até ao momento da submissão da proposta, que é quando a assinatura eletrónica é definitivamente aposta⁷.

Ora, nesses casos, a aposição das assinaturas digitais aquando do momento da submissão das propostas, ocorre no interior de cada documento, tratando-se, portanto, de uma assinatura idêntica à que resulta da sua aposição fora da plataforma, no computador do utilizador (vulgo, assinatura digital qualificada).

Sublinha-se que, mesmo no carregamento com base em ficheiros fechados, a submissão da proposta só se efetiva com a sua assinatura eletrónica, sendo este o momento em que ela se considera completa e apresentada a concurso.

Está pois comprovado que a proposta da Concorrente Martín viola o disposto no art. 6º, n.º 2 do PC, no qual se pode ler que: *“Todos os documentos que constituem a proposta devem ser assinados e submetidos na plataforma eletrónica indicada no n.º 1 com recurso a assinatura eletrónica qualificada nos termos do artigo 54º da Lei n.º 96/2015, de 17 de Agosto”* (sublinhado nosso).

A exclusão da proposta da Concorrente Martín é, assim, inevitável face à lei.

4. Por outro lado, o Exmo. Júri não detetou – mas ainda está a tempo de o fazer – que a proposta da Concorrente Martín propõe a utilização de (“Minibus / Semiurbanos”) que, de acordo com as suas especificações técnicas (incluindo a ilustração inclusa no ponto 1. “Veículos de nova aquisição destinados ao serviço” da proposta desta Concorrente) viola os requisitos fixados no CE relativamente à lotação de passageiros.

⁷ Cfr. MÁRIO ESTEVES DE OLIVEIRA e RODRIGO ESTEVES DE OLIVEIRA, “Concursos e Outros Procedimentos de Contratação Pública”, Almedina, Coimbra, 2011, págs. 681 e 897 a 899.

Efetivamente, na secção 4.2. das Cláusulas Técnicas do CE é indicado (insiste-se: como requisitos técnicos mínimos, logo, imperativos para estas viaturas) que os 17 (dezassete) Minibus / Semiurbanos devem permitir uma lotação de 18 (dezoito) lugares sentados, dispostos em 3 (três) filas longitudinais (2+1), dos quais 4 (quatro) devem ser reservados para pessoas de mobilidade reduzida ("PMR"), o que não se verifica no modelo proposto pela Concorrente Martín.

Sucedo que – e solicitamos que o Exmo. Júri atente especificamente neste aspeto – as viaturas propostas pela Concorrente Martín dispõem, apenas, de 15 (quinze) lugares sentados, dispostos em 3 (três) filas longitudinais (2+1) com 5 (cinco) assentos cada.

Por conseguinte, estamos perante mais um motivo inequívoco de exclusão da proposta da Concorrente Martín, agora por flagrante desrespeito das especificações técnicas do ponto 4.2 das Cláusulas Técnicas do CE (cfr. o art. 146º, n.º 2, alínea o), em articulação com o art. 70º, n.º 2, alínea b), 2ª parte, ambos do CCP).

5. Adicionalmente, e agora por reporte à avaliação do plano de renovação da frota, um dos atributos das propostas (e, por isso, um elemento relevante), constata-se que nem o PC nem o CE estabelecem regras quanto à métrica de cálculo ou, se quisermos, mais simplesmente, quanto à forma de calcular a idade média das viaturas, o que permite que os concorrentes utilizem metodologias distintas.

Por outras palavras: a (total) ausência de regras para determinar a idade média das viaturas, que influi na avaliação do plano de renovação de frota, impossibilita a comparação das propostas dos concorrentes.

Pode o Exmo. Júri assegurar qual a metodologia que adotou a Concorrente Martín na conceção do seu plano de renovação de frota?



A da Concorrente Scotturb já foi acima explicada.

Ora, o princípio (ou exigência) da comparabilidade objetiva das propostas é um elemento essencial no seio da contratação pública, mormente, no que tange às operações avaliativas levadas a cabo pelos júris dos procedimentos pré-contratuais.

Resumidamente, trata-se de salvaguardar que todas as propostas apresentadas respondem às mesmas especificações, a um quadro comum de exigências, pois, se assim não for, não são comparáveis; donde, é ofendido o princípio da concorrência e o princípio da igualdade de tratamento⁸.

Sucedo que, no caso vertente, não foram definidas regras mínimas para a renovação das frotas dos concorrentes ao longo do período de vigência do contrato.

Exemplo nítido disso mesmo repousa no facto da Concorrente Scotturb ter apresentado um plano de renovação para o período contratual normal (7 anos) e a Concorrente Martín ter apresentado esse mesmo plano para o período máximo do contrato (7 anos acrescidos de uma prorrogação de mais 3 anos).

Na medida em que a prorrogação do contrato é, como resulta do art. 6º das Cláusulas Jurídicas do CE uma mera possibilidade, não podia a Concorrente Martín dar como assente a referida prorrogação.

Estando em crise, como está, a aplicação de tal regra, o presente procedimento fica inquinado por mais um vício de violação de lei, gerador da anulabilidade de um futuro acto de adjudicação (cfr. o art. 163º, n.º 1 do CPA).

⁸ Cfr., sobre este tema, e entre outros, CLÁUDIA VIANA, "Os Princípios Comunitários na Contratação Pública", Coimbra Editora, Coimbra, 2007, pp. 128 a 131.

6. Conexa com esta questão, cumpre referir que a Concorrente Martín não explicita qual o momento em que vai adquirir as viaturas de substituição das viaturas inicialmente propostas, verificando-se que no ano 7 do contrato, a idade média dessas viaturas excede o máximo dos 6 anos fixados no ponto 4.1. das Cláusulas Técnicas do CE, o que é motivo inequívoco de exclusão da sua proposta (cfr. o art. 146º, n.º 2, alínea o), conjugado com o art. 70º, n.º 2, alínea b), 2ª parte, ambos do CCP).

Só assim não será se adquirir toda uma frota nova no ano 6 do contrato, o que é implausível que venha a fazer para um contrato que tem apenas mais um ano, uma vez que a prorrogação é uma mera possibilidade e não uma garantia.

A demonstrar este incumprimento da proposta da Concorrente Martín, veja-se o Parecer Técnico e Económico junto em anexo elaborado pela VTM – Consultores em Engenharia e Planeamento, Lda., cujo teor se dá por integralmente reproduzido (cfr. Doc. 5).

7. Outra desconformidade imputável à proposta da Concorrente Martín diz respeito ao facto de a mesma não ser financeiramente sustentável, donde, consubstancia uma proposta não séria e, como tal, deve ser excluída também por esta razão.

Com efeito, em face da estrutura de custos que envolve necessariamente uma operação com as características e requisitos exigidos pelo CE, pelo prazo de 7 (sete) anos, o investimento em 96 viaturas de tipologia EURO VI por parte da Concorrente Martín, não lhe permite amortizar tal investimento com um mínimo de retorno do capital investido (lucro).

Como se pode comprovar no Parecer Técnico e Económico da VTM (aqui junto), não há ano nenhum em que a TIR (TIR de projeto) seja positiva.

Por conseguinte, estamos em face de uma proposta que não é financeiramente sustentável e que, tudo o indica, representa a prática de “dumping”, o que é legalmente inadmissível, por violação desde logo do princípio da concorrência, tal como previsto no nº 1 do art. 1ºA do CCP e da Lei nº 19/2012 de 8 de Maio. Logo, a Entidade Adjudicante não pode compactuar com ela.

E não pode compactuar, não apenas porque a proposta da Concorrente Martín é ilegal a este respeito, como do ponto de vista do interesse público representa um risco agravado para a execução do contrato, na medida em que uma proposta que não é financeiramente sustentável em nenhum dos anos de vida do contrato, induz o respetivo operador a incumprimentos contratuais e a estratégias de redução de custos que se afetarão necessariamente a qualidade do serviço prestado.

8. Se qualquer uma das situações de incumprimento da proposta da Concorrente Martín acima indicadas é, por si só, suficiente para que o Exmo. Júri exclua a mesma do Concurso, ocorre ainda uma outra que não deixa margem para dúvidas: a proposta da Concorrente Martín não respeita o Período Transitório previsto no nº 3 do art. 7º das Cláusulas Jurídicas do CE.

Diz esta norma que: *“O PERÍODO TRANSITÓRIO tem a duração mínima de 1 (um) e a duração máxima de 12 (doze) meses, sendo o prazo concreto o resultante da proposta apresentada a concurso pelo PRESTADOR DE SERVIÇOS”.*

Na sua proposta, a Concorrente Martín, na declaração “PERÍODO TRANSITÓRIO”, refere que *“compromete-se a estabelecer uma duração do período transitório de 8 meses”.*

Na mesma proposta, a Concorrente Martín, no documento intitulado “1. PERÍODO TRANSITÓRIO”, refere que *“todas as ações serão executadas no início do contrato, no período transitório proposto, que poderá ser ampliado em seis meses”.*

A proposta da Concorrente Martín viola, assim, o prazo máximo do Período Transitório de 12 meses fixado no nº 3 do art. 7º das Cláusulas Jurídicas do CE, assumindo que o mesmo poderá ter 14 meses.

A proposta da Concorrente Martín quando indica um período transitório de 8 meses não é certa nem firme, ou por outras palavras, o prazo de 8 meses é um prazo condicionado, sendo que no Concurso não se admite propostas condicionadas, nem propostas variantes.

E não se diga que o referido alargamento do prazo de 6 meses se refere à possibilidade de alargamento prevista no nº 2 do art. 7º das Cláusulas Jurídicas do CE, que se aplica exclusivamente à implementação do Plano de Comunicação, pois a citada frase fala tão somente do Período Transitório e não do Plano de Comunicação.

Também por esta ilegalidade e por violar um parâmetro base expressamente previsto no CE, deve o Exmo. Júri excluir a proposta da Concorrente Martín nos termos da alínea b), nº 2 do art. 70º e da alínea o) do nº 2 do art. 146º do CCP.

9. Demonstrado que está que a proposta da Concorrente Martín: i) não cumpre os requisitos legais em termos de assinatura; ii) não cumpre os requisitos mínimos do CE quanto à tipologia dos Minibus / Semiurbanos; iii) não cumpre os requisitos do CE quanto ao Plano de Renovação de Frota; iv) não cumpre as regras de concorrência por ser financeiramente insustentável; v) não cumpre o Período Transitório de 12 meses fixado no CE; cabe ainda dar nota de dois incumprimentos que são também uma violação às regras legais que presidem ao presente Concurso:

- a) Exige o nº 1 do art. 58º do CCP que *“os documentos que constituem a proposta são obrigatoriamente redigidos em língua portuguesa”*. O PC não prevê exceções. A proposta da Concorrente Martín está parcialmente redigida em língua castelhana, como facilmente o Exmo. Júri constatará.

- b) Exige o nº 1 do art. 1º A do CCP que na formação dos contratos públicos deve ser respeitado o princípio da legalidade. A proposta da Concorrente Martín utiliza, sem que a alguma vez a Scotturb tenha dado consentimento para o efeito, a imagem corporativa da Scotturb (veja-se a p. 15 do documento referente ao Período Transitório / Plano de Comunicação da proposta da Concorrente Martín). A imagem Scotturb está protegida ao abrigo da Marca Nacional nº 36298 e do Logotipo nº 4341, registados junto do Instituto Nacional da Propriedade Industrial. A proposta da Concorrente Martín viola os direitos de Propriedade Industrial da Scotturb, previstos no Código da Propriedade Industrial, designadamente o art. 224º do mesmo, o qual prevê que *“o registo confere ao seu titular o direito de propriedade e do exclusivo da marca para os produtos e serviços a que esta se destina”*.

Também por estas duas ilegalidades, deve a proposta da Concorrente Martín ser excluída pelo Exmo. Júri.

Nestes termos requer-se ao Exmo. Júri que aprecie a presente pronúncia e, em consequência, que altere o seu projeto de proposta de decisão de exclusão da proposta da Concorrente Scotturb, para um projeto de decisão de admissão dessa mesma proposta, procedendo subsequentemente à sua avaliação.

Mais se requer que o Exmo. Júri reveja o seu projeto de decisão de admissão da proposta da Concorrente Martín, no sentido da exclusão da mesma pelas ilegalidades acima indicadas.

Junta: 5 Anexos (Anexo I - cópia do Regulamento (CE) n.º 595/2009; Anexo II - Declarações das empresas Daimler e MAN; Anexo III - Nota Técnica da Scotturb; Anexo IV - Parecer Jurídico e Anexo V - Parecer Técnico e Económico).



Pela Concorrente Scotturb,

Ana Carolina Périssé Barata
Gerente



ANEXO I - Regulamento CE

I

(Actos aprovados ao abrigo dos Tratados CE/Euratom cuja publicação é obrigatória)

REGULAMENTOS



REGULAMENTO (CE) N.º 595/2009 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 18 de Junho de 2009

relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos, que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e a Directiva 2007/46/CE e revoga as Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o artigo 95.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) O mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas no qual deve ser assegurada a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais. Para o efeito, existe um sistema comunitário geral de homologação de veículos a motor. As prescrições técnicas para a homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões deverão, pois, ser harmonizadas a fim de evitar que os Estados-Membros apliquem prescrições divergentes e de assegurar um nível elevado de protecção do ambiente.

- (2) O presente regulamento é um regulamento novo e específico no contexto do procedimento de homologação CE, instituído nos termos da Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Directiva-Quadro) ⁽³⁾. Por conseguinte, os anexos IV, VI e XI dessa directiva deverão ser alterados.

- (3) A pedido do Parlamento Europeu, foi introduzida uma nova abordagem jurídica na legislação comunitária relativa aos veículos. O presente regulamento deverá, pois, definir apenas as disposições fundamentais sobre as emissões dos veículos, e as especificações técnicas deverão ser estabelecidas mediante a aplicação de medidas aprovadas pelos procedimentos de comitologia.

- (4) O sexto programa comunitário de acção em matéria de ambiente, aprovado pela Decisão n.º 1600/2002/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Julho de 2002 ⁽⁴⁾, estabelece a necessidade de reduzir a poluição para níveis que minimizem os efeitos nocivos para a saúde humana, prestando especial atenção às populações sensíveis e ao ambiente em geral. A legislação comunitária estabeleceu normas apropriadas respeitantes à qualidade do ar ambiente para a protecção da saúde humana e das pessoas sensíveis em particular, assim como aos limites máximos das emissões a nível nacional. Na sequência da sua Comunicação de 4 de Maio de 2001, que estabeleceu o programa «Ar limpo para a Europa» (CAFE), a Comissão aprovou outra Comunicação em 21 de Setembro de 2005, intitulada «Estratégia temática no domínio de poluição atmosférica». Entre as conclusões da referida estratégia temática figura a necessidade

⁽¹⁾ JO C 211 de 19.8.2008, p. 12.

⁽²⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 16 de Dezembro de 2008 (ainda não publicado no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 8 de Junho de 2009.

⁽³⁾ JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 242 de 10.9.2002, p. 1.

de novas reduções das emissões procedentes dos sectores dos transportes (aéreos, marítimos e rodoviários), dos agregados familiares e da energia, da agricultura e da indústria para se atingirem os objectivos da UE em matéria de qualidade do ar. Neste contexto, a questão da redução das emissões dos veículos deverá ser abordada como parte de uma estratégia global. As normas Euro VI são uma das medidas concebidas para reduzir as emissões de poluentes atmosféricos por veículos em circulação, tais como partículas poluentes (PM) e precursores de ozono como os óxidos de azoto (NO_x) e os hidrocarbonetos.

- (5) Para atingir os objectivos da UE em matéria de qualidade do ar, é necessário um esforço contínuo de redução das emissões dos veículos. Assim sendo, deverão ser facultadas à indústria informações claras sobre os futuros valores-limite de emissão, e deverá ser concedido um prazo adequado para o seu cumprimento e para o desenvolvimento da tecnologia necessária.
- (6) Em particular, é necessária uma redução das emissões de NO_x dos veículos pesados para melhorar a qualidade do ar e cumprir os valores-limite de poluição e os limites máximos de emissões a nível nacional. Estabelecer valores-limite para as emissões de NO_x logo numa fase inicial deverá proporcionar segurança aos fabricantes de veículos na programação a longo prazo à escala da União Europeia.
- (7) Ao estabelecer normas para as emissões, é importante ter em conta as repercussões para a competitividade dos mercados e dos fabricantes, os custos directos e indirectos impostos às empresas e os benefícios decorrentes em termos de incentivo à inovação, de melhoria da qualidade do ar, de redução das despesas com a saúde e de maior esperança de vida.
- (8) Para melhorar o funcionamento do mercado interno, nomeadamente no que diz respeito à livre circulação de mercadorias, à liberdade de estabelecimento e à liberdade de prestação de serviços, é necessário garantir o acesso ilimitado à informação sobre a reparação de veículos, através de um formato normalizado que possa ser utilizado para obter informações técnicas e uma concorrência efectiva no mercado dos serviços de informação relativa à reparação e manutenção de veículos. Grande parte desta informação diz respeito aos sistemas de diagnóstico a bordo (OBD) e à sua interacção com outros sistemas do veículo. É necessário estabelecer especificações técnicas, que deverão ser seguidas pelos fabricantes, relativas à prestação de informações nas suas páginas de internet, conjuntamente com medidas selectivas destinadas a assegurar um acesso razoável para as pequenas e médias empresas (PME).
- (9) O mais tardar até 7 de Agosto de 2013, a Comissão deverá proceder à revisão do funcionamento do sistema de acesso ilimitado às informações relativas à reparação e manutenção de veículos a fim de determinar se se justi-

ficará consolidar todas as disposições que regem o acesso às informações relativas à reparação e manutenção de veículos no âmbito da legislação-quadro revista em matéria de homologação. Se as disposições que regem o acesso a essas informações forem consolidadas por essa via, as disposições correspondentes do presente regulamento deverão ser revogadas, desde que os direitos vigentes de acesso às informações relativas à reparação e manutenção de veículos sejam preservados.

- (10) A Comissão deverá incentivar o desenvolvimento de um formato-padrão internacional para o acesso ilimitado e normalizado às informações relativas à reparação e manutenção de veículos, recorrendo, por exemplo, ao trabalho do Comité Europeu de Normalização (CEN).
- (11) É essencial estabelecer uma norma europeia comum para o formato das informações sobre o sistema OBD e sobre a reparação e manutenção dos veículos. Até que essa norma seja aprovada, as informações sobre o sistema OBD e sobre a reparação e manutenção dos veículos pesados deverão ser apresentadas de forma imediatamente acessível e num formato que garanta o acesso não discriminatório. As informações deverão ser disponibilizadas nas páginas de internet dos fabricantes ou, se isso não for exequível devido à natureza das informações em causa, por qualquer outra via considerada adequada.
- (12) A Comissão deverá continuar a analisar as emissões até agora não reguladas que têm origem na utilização generalizada de novas formulações de combustíveis, de novas tecnologias de motores e de novos sistemas de controlo de emissões e, se for caso disso, apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho uma proposta de regulação dessas emissões.
- (13) É oportuno incentivar a introdução de veículos movidos a combustíveis alternativos, que possam gerar baixas emissões de NO_x e de partículas. Por conseguinte, justifica-se a introdução de valores-limite para os hidrocarbonetos, para os hidrocarbonetos não metânicos e para os metanos.
- (14) A fim de garantir o controlo das emissões de partículas ultrafinas (PM 0,1 µm e inferior), deverão ser conferidos poderes à Comissão para adoptar uma abordagem baseada no número de partículas emitidas, em complemento da abordagem actualmente utilizada, baseada na respectiva massa. A referida abordagem baseada no número de partículas emitidas deverá fundamentar-se nos resultados do Programa de Medição de Partículas (PMP) da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) e ser consentânea com os ambiciosos objectivos ambientais existentes.
- (15) A fim de atingir esses objectivos ambientais, é conveniente indicar que os limites fixados para o número de partículas corresponderão provavelmente aos melhores desempenhos actualmente obtidos com filtros de partículas que usam a melhor tecnologia disponível.

13 MAIO 2019

- (16) A Comissão deverá adoptar ciclos de condução harmonizados a nível mundial no procedimento de ensaio que constitui a base da legislação para a homologação CE no que respeita a emissões. Deverá também ser considerada a aplicação de sistemas de medição de emissões portáteis, a fim de verificar as emissões reais dos veículos em circulação e a introdução de procedimentos para controlo de emissões fora de ciclo.
- (17) O reequipamento de veículos pesados com filtros de partículas diesel poderá gerar um aumento das emissões de dióxido de azoto (NO₂). No quadro da estratégia temática sobre a poluição atmosférica, a Comissão deverá, por conseguinte, elaborar uma proposta legislativa para harmonizar as legislações nacionais aplicáveis ao reequipamento de veículos e assegurar que a mesma inclua requisitos ambientais.
- (18) Os sistemas OBD são importantes para controlar as emissões durante a utilização de um veículo. Tendo em conta a importância do controlo das emissões em condições de utilização reais, a Comissão deverá continuar a analisar as prescrições aplicáveis a esses sistemas e os limiares de tolerância para os erros de monitorização.
- (19) A fim de acompanhar a contribuição deste sector, no seu conjunto, para as emissões globais de gases com efeito de estufa, a Comissão deverá instaurar a medição do consumo de combustível e das emissões de dióxido de carbono (CO₂) dos veículos pesados.
- (20) A fim de promover o mercado de veículos limpos e de elevada eficiência energética, a Comissão deverá estudar a viabilidade e a elaboração de uma definição e de uma metodologia relativas ao cálculo do consumo de energia e das emissões de CO₂ para veículos inteiros, e não apenas para motores, sem prejuízo da utilização de ensaios virtuais e reais. Essa definição e a metodologia deverão igualmente ser aplicáveis a conceitos de transmissão alternativos (por exemplo, veículos híbridos) e aos efeitos das melhorias introduzidas nos veículos, por exemplo, no que diz respeito à aerodinâmica, ao peso, à capacidade de carga e à resistência ao rolamento. Se for possível elaborar um método adaptado de apresentação e de comparação, convirá publicar o consumo de combustível e as emissões de CO₂ calculadas para os diferentes tipos de veículos.
- (21) A fim de controlar melhor as emissões reais dos veículos em circulação, incluindo as emissões fora de ciclo, e facilitar o processo de conformidade em circulação, deverá ser adoptada uma metodologia de ensaio e prescrições de desempenho baseadas na utilização dos sistemas de medição de emissões portáteis, de acordo com um calendário apropriado.
- (22) A fim de cumprir os objectivos em matéria de qualidade do ar da UE, a Comissão deverá introduzir disposições harmonizadas para assegurar que as emissões fora de ciclo dos motores e dos veículos pesados sejam adequadamente controladas com base numa larga gama de condições de funcionamento do motor e de condições ambientais.
- (23) A fim de assegurar o cumprimento das normas estabelecidas para emissões de poluentes, é fundamental que o sistema de pós-tratamento, e mais especificamente no caso dos NO_x, funcione correctamente. Neste contexto, deverão ser introduzidas medidas para garantir o funcionamento adequado de sistemas baseados na utilização de um reagente.
- (24) Os Estados-Membros têm a possibilidade de acelerar, por meio de incentivos financeiros, a colocação no mercado de veículos que satisfaçam as prescrições adoptadas a nível comunitário. O presente regulamento não prejudica o direito de os Estados-Membros incluírem as emissões na base de cálculo dos impostos sobre os veículos.
- (25) Quando os Estados-Membros elaborarem medidas para assegurar o reequipamento dos veículos de carga pesados existentes, essas medidas deverão basear-se nas normas Euro VI.
- (26) Os Estados-Membros deverão estabelecer normas relativas às sanções aplicáveis em caso de violação do disposto no presente regulamento e assegurar a sua aplicação. Essas sanções deverão ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.
- (27) Os requisitos em matéria de potência dos motores dos veículos a motor contidos na Directiva 80/1269/CEE do Conselho, de 16 de Dezembro de 1980, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à potência dos motores dos veículos a motor ⁽¹⁾, deverão ser retomados no presente regulamento e no Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos ⁽²⁾. Por conseguinte, o Regulamento (CE) n.º 715/2007 deverá ser alterado, e a Directiva 80/1269/CEE deverá ser revogada.
- (28) A fim de simplificar a legislação comunitária, é conveniente substituir a legislação em vigor no domínio das emissões dos veículos pesados, nomeadamente a Directiva 2005/55/CE ⁽³⁾ e a Directiva 2005/78/CE da Comissão ⁽⁴⁾, por um regulamento. O recurso a um regulamento deverá assegurar a aplicação directa das disposições técnicas circunstanciadas aos fabricantes, às entidades homologadoras e aos serviços técnicos, e permitir que essas disposições sejam actualizadas com maior rapidez e eficácia. Por conseguinte, as Directivas 2005/55/CE e 2005/78/CE deverão ser revogadas e o Regulamento (CE) n.º 715/2007 deverá ser alterado em conformidade.

⁽¹⁾ JO L 375 de 31.12.1980, p. 46.

⁽²⁾ JO L 171 de 29.6.2007, p. 1.

⁽³⁾ Directiva 2005/55/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de Setembro de 2005, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às medidas a tomar contra a emissão de gases e partículas poluentes provenientes dos motores de ignição por compressão utilizados em veículos e a emissão de gases poluentes provenientes dos motores de ignição comandada alimentados a gás natural ou a gás de petróleo liquefeito utilizados em veículo (JO L 275 de 20.10.2005, p. 1).

⁽⁴⁾ Directiva 2005/78/CE da Comissão, de 14 de Novembro de 2005, que aplica a Directiva 2005/55/CE e altera os seus anexos I, II, III, IV e VI (JO L 313 de 29.11.2005, p. 1).

(29) As medidas necessárias à execução do presente regulamento deverão ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras do exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽¹⁾.

(30) Em particular, deverá ser atribuída competência à Comissão para introduzir valores-limite baseados no número de partículas emitidas no anexo I, para especificar, se for caso disso, o valor do nível admissível da componente de NO₂ no valor-limite dos NO_x, para estabelecer procedimentos, ensaios e prescrições específicos para homologação, bem como um procedimento de medição do número de partículas, e para aprovar medidas relativas a emissões fora de ciclo, à utilização de sistemas de medição de emissões portáteis, ao acesso a informação sobre reparação e manutenção de veículos e a ciclos de ensaios utilizados para medir emissões. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.

(31) Atendendo a que o objectivo do presente regulamento, a saber, a realização do mercado interno através da introdução de requisitos técnicos comuns relativos às emissões dos veículos a motor e da garantia de acesso à informação sobre a reparação e manutenção de veículos para os operadores independentes em situação de igualdade com as oficinas de reparação e os representantes autorizados, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, ser mais bem realizado a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aquele objectivo,

APROVARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objecto

O presente regulamento estabelece requisitos técnicos comuns para a homologação de veículos a motor, de motores e de peças de substituição no que se refere às respectivas emissões.

O presente regulamento estabelece igualmente regras para a conformidade dos veículos e motores em circulação, para a durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição, para os sistemas OBD, para a medição do consumo de combustível e das emissões de CO₂ e para o acesso às informações sobre os sistemas OBD e sobre a reparação e manutenção de veículos.

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.



Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

O presente regulamento aplica-se aos veículos a motor das categorias M₁, M₂, N₁ e N₂, tal como definidas no anexo II da Directiva 2007/46/CE, com uma massa de referência superior a 2 610 kg, e a todos os veículos a motor das categorias M₃ e N₃, tal como definidas nesse anexo.

O presente regulamento é aplicável sem prejuízo do n.º 2 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007.

A pedido do fabricante, a homologação de um veículo completo concedida ao abrigo do presente regulamento e das suas medidas de execução deve ser objecto de extensão ao veículo incompleto respectivo com uma massa de referência igual ou inferior a 2 610 kg. A extensão das homologações deve ser concedida se o fabricante demonstrar que todas as combinações possíveis da carroçaria no veículo incompleto aumentam a massa de referência do veículo para mais de 2 610 kg.

A pedido do fabricante, a homologação de um veículo concedida ao abrigo do presente regulamento e das suas medidas de execução deve ser estendida às suas variantes e versões com uma massa de referência superior a 2 380 kg desde que o veículo satisfaça igualmente os requisitos em matéria de medição das emissões de gases com efeito de estufa e de consumo de combustível estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 715/2007 e nas suas medidas de execução.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se as seguintes definições:

1. «Motor», a fonte de propulsão de um veículo à qual pode ser concedida homologação como unidade técnica separada na acepção do ponto 25 do artigo 3.º da Directiva 2007/46/CE;
2. «Gases poluentes», as emissões pelo escape de monóxido de carbono, de NO_x, expressos em equivalente de NO₂, e de hidrocarbonetos;
3. «Partículas poluentes», componentes dos gases de escape recolhidos dos gases de escape diluídos a uma temperatura máxima de 325 K (52 °C) por meio dos filtros descritos no procedimento de ensaio para o controlo da média das emissões do tubo de escape;
4. «Emissões do tubo de escape», a emissão de gases e partículas poluentes;
5. «Cárter», os espaços dentro ou fora do motor ligados ao poço de óleo por intermédio de condutas internas ou externas, através das quais se podem escapar gases e vapores;



6. «Dispositivo de controlo da poluição», os componentes do veículo que controlam e/ou limitam as emissões pelo tubo de escape;
7. «Sistema de diagnóstico a bordo (OBD)», um sistema instalado a bordo de um veículo ou ligado a um motor, capaz de detectar deficiências de funcionamento e de indicar, nos casos em que isso seja possível, a sua ocorrência por meio de um sistema de alerta, de identificar a origem provável das anomalias verificadas por meio de informações armazenadas na memória de um computador e de comunicar essas informações para o exterior do veículo;
8. «Estratégia manipuladora», uma estratégia de controlo de emissões que reduz a eficácia dos controlos das emissões em condições de funcionamento do motor e em condições ambientais encontradas durante o funcionamento normal dos veículos ou fora dos procedimentos de ensaio de homologação;
9. «Dispositivo de controlo da poluição de origem», um dispositivo de controlo da poluição ou um conjunto de dispositivos dessa natureza abrangidos pela homologação concedida ao veículo em questão;
10. «Dispositivo de controlo da poluição de substituição», um dispositivo de controlo da poluição ou um conjunto de dispositivos dessa natureza destinados a substituir um dispositivo de controlo da poluição de origem e que pode ser homologado enquanto unidade técnica separada, tal como definida no ponto 25 do artigo 3.º da Directiva 2007/46/CE;
11. «Informação relativa à reparação e manutenção de veículos», toda a informação necessária para diagnóstico, manutenção, inspecção, inspecção periódica, reparação, reprogramação, reinicialização ou apoio ao diagnóstico à distância do veículo, fornecida pelo fabricante às oficinas de reparação e aos representantes autorizados, incluindo todos os suplementos e alterações ulteriores às mesmas. Esta informação inclui todas as informações requeridas para equipar o veículo com peças ou outro equipamento;
12. «Fabricante», a pessoa ou entidade responsável perante as autoridades de homologação por todos os aspectos do processo de homologação ou autorização, e por assegurar a conformidade da produção. Não é essencial que essa pessoa ou entidade estejam directamente envolvidas em todas as fases da construção do veículo, sistema, componente ou unidade técnica separada objecto do processo de homologação;
13. «Operadores independentes», as empresas que não sejam oficinas de reparação ou representantes autorizados directa ou indirectamente envolvidos na reparação e manutenção de veículos a motor, nomeadamente empresas de reparação, fabricantes ou distribuidores de equipamento, de ferramentas de reparação ou de peças sobresselentes, editores de informações técnicas, clubes automobilísticos, empresas de assistência rodoviária, operadores de serviços de inspecção e ensaio e operadores que prestem formação a empresas de instalação, fabrico e reparação de equipamento destinado a veículos movidos a combustíveis alternativos;
14. «Veículo movido a combustível alternativo», um veículo concebido para poder funcionar com pelo menos um tipo de combustível gasoso à temperatura e à pressão atmosféricas ou fundamentalmente derivado de óleos não minerais;
15. «Massa de referência», a massa do veículo em ordem de marcha diminuída da massa uniforme do condutor de 75 kg e adicionada de uma massa uniforme de 100 kg;
16. «Intervenção abusiva», desactivação, adaptação ou modificação do sistema de propulsão ou de controlo das emissões do veículo, incluindo qualquer *software* ou outros elementos de controlo lógico desses sistemas, tendo como consequência, voluntária ou não, a deterioração do desempenho do veículo em matéria de emissões.

A Comissão pode adaptar a definição a que se refere o ponto 7 do primeiro parágrafo a fim de ter em conta o progresso técnico verificado no âmbito dos sistemas OBD. Essa medida, que tem por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 13.º;

Artigo 4.º

Obrigações dos fabricantes

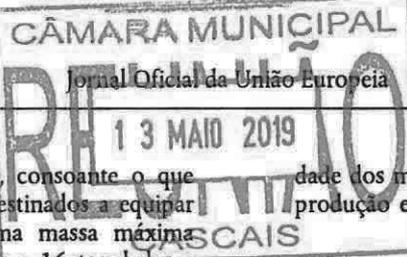
1. Os fabricantes devem demonstrar que todos os novos veículos vendidos, matriculados ou postos em circulação na Comunidade, todos os novos motores vendidos ou postos em circulação na Comunidade e todos os novos dispositivos de controlo da poluição de substituição sujeitos a homologação nos termos dos artigos 8.º e 9.º, que sejam vendidos ou que entrem em circulação na Comunidade, estão homologados em conformidade com o disposto no presente regulamento e com as suas medidas de execução.

2. Os fabricantes devem garantir que sejam respeitados os procedimentos de homologação destinados a verificar a conformidade da produção, a durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição e a conformidade em circulação.

As medidas técnicas tomadas pelos fabricantes devem ser adequadas para garantir que as emissões do tubo de escape sejam eficazmente limitadas, nos termos do presente regulamento e das suas medidas de execução, ao longo da vida normal dos veículos e em condições de uso normais.

Para esse efeito, a quilometragem e o período de tempo por referência aos quais os ensaios de durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição realizados para efeitos de homologação e ensaio de conformidade dos veículos ou motores em circulação são os seguintes:

- a) 160 000 km ou cinco anos de utilização, consoante o que ocorrer primeiro, no caso dos motores destinados a equipar veículos das categorias M₁, N₁ e M₂;



- b) 300 000 km ou seis anos de utilização, consoante o que ocorrer primeiro, no caso dos motores destinados a equipar veículos das categorias N₂, N₃ com uma massa máxima tecnicamente admissível igual ou superior a 16 toneladas e M₃, classes I, II, A e B, com uma massa máxima tecnicamente admissível igual ou superior a 7,5 toneladas;
- c) 700 000 km ou sete anos de utilização, consoante o que ocorrer primeiro, no caso dos motores destinados a equipar veículos das categorias N₃ com uma massa máxima tecnicamente admissível superior a 16 toneladas e M₃, classe III e classe B, com uma massa máxima tecnicamente admissível superior a 7,5 toneladas.
3. A Comissão estabelece procedimentos e requisitos específicos para a aplicação dos n.ºs 1 e 2 do presente artigo. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 13.º
- e) Emissões de CO₂ e consumo de combustível;
- f) Concessão de extensão da homologação;
- g) Equipamento de ensaio;
- h) Combustíveis de referência, como a gasolina, o gasóleo, combustíveis gasosos e biocombustíveis, designadamente o bioetanol, o biodiesel e o biogás;
- i) Medição da potência do motor;
- j) Correcto funcionamento e regeneração dos dispositivos de controlo da poluição;

Artigo 5.º

Requisitos e ensaios

1. Os fabricantes devem assegurar a conformidade com os limites de emissão estabelecidos no anexo I.
2. Os fabricantes devem equipar os veículos e os motores de forma a que os componentes susceptíveis de afectar as emissões sejam concebidos, construídos e montados de modo a permitir que o veículo e o motor cumpram, em utilização normal, o disposto no presente regulamento e nas suas medidas de execução.
3. A utilização de estratégias manipuladoras que reduzam a eficácia dos sistemas de controlo das emissões é proibida.
4. A Comissão aprova medidas para a aplicação do presente artigo, incluindo medidas no que respeita ao seguinte:
- a) Emissões do tubo de escape, incluindo ciclos de ensaio, utilização de sistemas de medição de emissões portáteis para verificação das emissões de facto libertadas em condições reais de funcionamento e para verificação e limitação das emissões fora de ciclo, determinação de valores-limite para o número de partículas, na observância dos ambiciosos requisitos ambientais existentes, e emissões em regime de marcha lenta;
- b) Emissões do cárter;
- c) Sistemas OBD e comportamento funcional dos dispositivos de controlo da poluição;
- d) Durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição, dispositivos de controlo da poluição de substituição, conformi-

- k) Disposições específicas para garantir o funcionamento correcto das medidas de controlo dos NO_x; estas disposições devem assegurar que os veículos não possam ser utilizados se as medidas de controlo das emissões de NO_x forem inoperantes devido, por exemplo, à falta de um reagente necessário, de um fluxo de reciclagem dos gases de escape (RGE) incorrecto ou da desactivação da RGE.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, nomeadamente completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 13.º

Artigo 6.º

Acesso à informação

1. Os fabricantes fornecem aos operadores independentes acesso ilimitado e normalizado às informações sobre os sistemas OBD dos veículos, aos equipamentos de diagnóstico e outros, aos instrumentos, incluindo os suportes lógicos apropriados, e às informações sobre a reparação e manutenção dos veículos.

Os fabricantes devem fornecer um sistema normalizado, seguro e à distância para permitir que as oficinas de reparação independentes realizem operações que impliquem o acesso ao sistema de segurança do veículo.

No caso dos processos de homologação em várias fases, o fabricante responsável por cada aprovação é também responsável pela prestação de informações relativas à reparação dos veículos respeitantes a essa fase, tanto ao fabricante final como aos operadores independentes. O fabricante final é responsável pela prestação das informações que digam respeito ao veículo no seu todo aos operadores independentes.

São aplicáveis, com as necessárias adaptações, os artigos 6.º e 7.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007.

Até à aprovação da norma relevante, por exemplo, na sequência dos trabalhos do CEN, as informações sobre os sistemas OBD e sobre a reparação e manutenção dos veículos devem ser apresentadas de forma facilmente acessível e não discriminatória.

Essas informações devem ser disponibilizadas nas páginas de internet dos fabricantes ou, se isso não for exequível devido à natureza das informações em causa, por qualquer outra via considerada adequada.

2. A Comissão estabelece e actualiza, para efeitos de aplicação do n.º 1, as especificações técnicas apropriadas referentes ao modo como as informações sobre os sistemas OBD e sobre a reparação e manutenção dos veículos devem ser fornecidas. A Comissão tem em conta as actuais tecnologias da informação, a evolução previsível das tecnologias automóveis, as normas ISO existentes e a possibilidade do estabelecimento de uma norma ISO a nível mundial.

A Comissão pode aprovar outras medidas necessárias para a aplicação do n.º 1.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, nomeadamente completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 13.º

Artigo 7.º

Obrigações referentes aos sistemas que utilizam um reagente consumível

- Os fabricantes, os reparadores e os operadores dos veículos não devem intervir abusivamente nos sistemas que utilizam um reagente consumível.
- Os operadores dos veículos devem assegurar que os veículos não sejam conduzidos sem reagente consumível.

Artigo 8.º

Calendário para a aplicação da homologação de veículos e motores

- Com efeitos a partir de 31 de Dezembro de 2012, as autoridades nacionais devem recusar conceder, por motivos que se prendam com as emissões, a homologação CE ou a homologação a nível nacional a novos tipos de veículos ou motores que não cumpram o presente regulamento e as suas medidas de execução.

Podem ser concedidos certificados técnicos de homologação correspondentes a fases de emissão anteriores às normas Euro VI a veículos e motores destinados a exportação para países terceiros, desde que tais certificados indiquem claramente que os veículos e motores em questão não podem ser colocados no mercado comunitário.

- Com efeitos a partir de 31 de Dezembro de 2013, as autoridades nacionais deixam de considerar válidos, no caso

de novos veículos que não cumpram o presente regulamento e as suas medidas de execução, os certificados de conformidade para efeitos do artigo 26.º da Directiva 2007/46/CE, e, por motivos que se prendam com as emissões, proibem o registo, a venda e a entrada em serviço de tais veículos.

Com efeitos a partir da mesma data e excepto no caso de motores de substituição para veículos em circulação, as autoridades nacionais proibem a venda ou a utilização de novos motores que não cumpram o presente regulamento e as suas medidas de execução.

3. Sem prejuízo dos n.ºs 1 e 2 do presente artigo, e sob reserva da entrada em vigor das medidas de execução referidas no n.º 3 do artigo 4.º, no n.º 4 do artigo 5.º e no primeiro parágrafo do n.º 2 do artigo 6.º, se um fabricante o solicitar, as autoridades nacionais não podem recusar, por motivos que se prendam com as emissões dos veículos, a concessão da homologação CE ou da homologação a nível nacional a um novo modelo de veículo ou motor, ou proibir o registo, a venda ou a entrada em circulação de um novo veículo e a venda ou utilização de novos motores, sempre que o veículo ou os motores em causa cumpram o presente regulamento e as suas medidas de execução.

Artigo 9.º

Obrigações dos Estados-Membros respeitantes à homologação de peças de substituição

A venda ou a instalação num veículo de novos dispositivos de controlo da poluição de substituição destinados a ser montados em veículos homologados ao abrigo do presente regulamento e das suas medidas de execução são proibidas se não forem de um tipo homologado nos termos do presente regulamento.

Artigo 10.º

Incentivos financeiros

- Sob reserva da entrada em vigor das medidas de execução do presente regulamento, os Estados-Membros podem prever incentivos financeiros aplicáveis à produção de veículos a motor em série que cumpram o presente regulamento e as suas medidas de execução.

Esses incentivos aplicam-se a todos os novos veículos colocados no mercado do Estado-Membro em causa que cumpram o presente regulamento e as respectivas medidas de execução. Porém, esses incentivos deixam de se aplicar impreterivelmente o mais tardar em 31 de Dezembro de 2013.

- Sob reserva da entrada em vigor das medidas de execução do presente regulamento, os Estados-Membros podem conceder incentivos financeiros para reequipar os veículos em circulação a fim de cumprirem os valores-limite de emissão estabelecidos no anexo I ou para retirar de circulação veículos que não cumpram o presente regulamento e as suas medidas de execução.

3. Para cada modelo de veículo a motor, os incentivos financeiros referidos nos n.ºs 1 e 2 não podem ultrapassar o custo adicional dos dispositivos técnicos introduzidos para assegurar a conformidade com os limites de emissão especificados no anexo I, incluindo o custo da respectiva instalação no veículo.

4. A Comissão deve ser informada dos projectos de criação ou alteração dos incentivos financeiros referidos nos n.ºs 1 e 2.

Artigo 11.º

Sanções

1. Os Estados-Membros estabelecem disposições relativas às sanções aplicáveis em caso de infracção ao disposto no presente regulamento e nas suas medidas de execução e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros devem notificar essas disposições à Comissão até 7 de Fevereiro de 2011, e qualquer alteração posterior das mesmas que as afecte no mais breve prazo possível.

2. Os tipos de infracções cometidas pelos fabricantes passíveis de sanções incluem:

- a) A prestação de declarações falsas durante os procedimentos de homologação ou os procedimentos de retirada de circulação;
- b) A falsificação dos resultados de ensaios para homologação ou verificação da conformidade em circulação;
- c) A omissão de dados ou especificações técnicas susceptíveis de conduzir a uma retirada de circulação ou a uma revogação da homologação;
- d) A utilização de estratégias manipuladoras;
- e) A recusa de concessão de acesso a informação.

Os tipos de infracções cometidas pelos fabricantes, pelos reparadores e pelos operadores de veículos passíveis de sanções incluem a intervenção abusiva em sistemas de controlo das emissões de NO_x. Tal inclui, por exemplo, a intervenção abusiva em sistemas que utilizam um reagente consumível.

Os tipos de infracções cometidas pelos operadores de veículos passíveis de sanções incluem a condução de um veículo sem reagente consumível.

Artigo 12.º

Redefinição das especificações

1. Após a conclusão das partes relevantes do PMP da UNECE, conduzido sob a responsabilidade do Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações Aplicáveis a Veículos, a Comissão deve, sem baixar o nível de protecção do ambiente na Comunidade:

a) Instaurar, como controlo adicional das emissões de partículas, valores-limite baseados no número de partículas emitidas, estabelecido a um nível adaptado às tecnologias efectivamente utilizadas nesse momento para satisfazer o limite de massa das partículas;

b) Aprovar um procedimento de medição do número de partículas.

Se necessário, a Comissão deve também, sem baixar o nível de protecção do ambiente na Comunidade, especificar um valor-limite das emissões de NO₂ para além do valor-limite das emissões de NO_x total. O limite para as emissões de NO₂ deve ser estabelecido a um nível que reflecta o desempenho das tecnologias existentes no momento.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, nomeadamente completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 13.º

2. A Comissão estabelece factores de correlação entre o ciclo europeu transiente (ETC) e o ciclo europeu em estado estacionário (ESC) tal como descritos na Directiva 2005/55/CE, por um lado, e o ciclo de condução transiente harmonizado a nível mundial (WHTC) e o ciclo de condução em estado estacionário harmonizado a nível mundial (WHSC), por outro, e adapta os valores-limite em conformidade. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, nomeadamente completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 13.º

3. A Comissão deve rever os procedimentos, ensaios e prescrições referidos no n.º 4 do artigo 5.º, bem como os ciclos de ensaio utilizados para medir emissões.

Se o processo de revisão determinar que esses procedimentos, ensaios, prescrições e ciclos de ensaio deixaram de ser adequados ou deixaram de reflectir as emissões em condições de utilização reais, devem ser adaptados por forma a reflectirem adequadamente as emissões geradas pelas condições reais de condução em estrada. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, nomeadamente completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 13.º

4. A Comissão deve rever a situação dos poluentes enumerados no ponto 2 do artigo 3.º. Se a Comissão concluir que se afigura adequado regulamentar as emissões de poluentes adicionais, apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho uma proposta de alteração do presente regulamento.

**Artigo 13.º****Procedimento de comité**

1. A Comissão é assistida pelo Comité Técnico — Veículos a Motor (CTVM) estabelecido no n.º 1 do artigo 40.º da Directiva 2007/46/CE.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

Artigo 14.º**Execução**

A Comissão aprova as medidas de execução referidas no n.º 3 do artigo 4.º, no n.º 4 do artigo 5.º, no n.º 2 do artigo 6.º e nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 12.º até 1 de Abril de 2010.

Artigo 15.º**Alterações ao Regulamento (CE) n.º 715/2007**

O Regulamento (CE) n.º 715/2007 é alterado do seguinte modo:

1. O n.º 3 do artigo 5.º é alterado do seguinte modo:
 - i) após a alínea h), a palavra «e» é suprimida;
 - ii) é aditada uma nova alínea j), com a seguinte redacção:
 - «j) Medição da potência do motor.».

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 18 de Junho de 2009.

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
H.-G. PÖTTERING

Pelo Conselho
O Presidente
Š. FÜLE

2. No artigo 14.º, é suprimido o n.º 6.

Artigo 16.º**Alterações à Directiva 2007/46/CE**

Os anexos IV, VI e XI da Directiva 2007/46/CE são alterados de acordo com o anexo II do presente regulamento.

Artigo 17.º**Revogação**

1. São revogadas as Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE, com efeitos a partir de 31 de Dezembro de 2013.

2. As referências às directivas revogadas devem ser entendidas como sendo feitas para o presente regulamento.

Artigo 18.º**Entrada em vigor**

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir de 7 de Agosto de 2009. Contudo, o n.º 3 do artigo 8.º e o artigo 10.º são aplicáveis a partir de 7 de Agosto de 2009 e a subalínea i) da alínea a) e a subalínea i) da alínea b) do n.º 1, a alínea a) do n.º 2, a subalínea i) da alínea a), a subalínea i) da alínea b), a subalínea i) da alínea c), a subalínea i) da alínea d) e a subalínea i) da alínea e) do n.º 3 do anexo II são aplicáveis a partir de 31 de Dezembro de 2013.

ANEXO I

Limites de emissão Euro VI

	Valores-limite							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Massa PM (mg/kWh)	Número PM ⁽²⁾ (#/kWh)
ESC (CI)	1 500	130			400	10	10	
ETC (CI)	4 000	160			400	10	10	
ETC (PI)	4 000		160	500	400	10	10	
WHSC ⁽³⁾								
WHTC ⁽³⁾								

Nota:

PI = ignição comandada.

CI = ignição por compressão.

⁽¹⁾ O nível admissível de componente de NO₂ nos valores-limite dos NO_x pode ser definido ulteriormente.

⁽²⁾ Será definida posteriormente uma norma para o número de partículas, o mais tardar em 1 de Abril de 2010.

⁽³⁾ Os valores-limite referentes a WHSC e WHTC, que substituem os valores-limite referentes a ESC e ETC, serão introduzidos ulteriormente, quando os factores de correlação respeitantes aos ciclos actuais (ESC e ETC) tiverem sido estabelecidos, o mais tardar em 1 de Abril de 2010.



ANEXO II

Alterações à Directiva 2007/46/CE

A Directiva 2007/46/CE é alterada do seguinte modo:

1. A parte I do anexo IV é alterada do seguinte modo:

a) O quadro é alterado do seguinte modo:

i) Os pontos 40 e 41 são suprimidos;

ii) É inserido um ponto com a seguinte redacção:



Assunto	Referência do acto regulamentar	Referência do Jornal Oficial	Aplicabilidade										
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	
«41-A. Emissões (Euro VI) de veículos pesados/ acesso à informação	Regulamento (CE) n.º 595/2009	JO L 188 de 18.7.2009, p. 1	X ¹²	X ¹²	X	X ¹²	X ¹²	X*					

iii) É aditada a seguinte nota:

«⁽¹²⁾ Para veículos com uma massa de referência superior a 2 610 kg não homologados (a pedido do fabricante e desde que a sua massa de referência não exceda 2 840 kg) ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 715/2007»;

b) No apêndice, o quadro é alterado do seguinte modo:

i) Os pontos 40 e 41 são suprimidos;

ii) É inserido um ponto com a seguinte redacção:

	Assunto	Referência do acto regulamentar	Referência do Jornal Oficial	M ₁
«41-A.	Emissões (Euro VI) de veículos pesados, com excepção de todo o conjunto de prescrições referentes aos sistemas de diagnóstico a bordo (OBD) e ao acesso à informação	Regulamento (CE) n.º 595/2009	JO L 188 de 18.7.2009, p. 1	A*

2. No apêndice ao anexo VI, o quadro é alterado do seguinte modo:

a) Os pontos 40 e 41 são suprimidos;

b) É inserido um ponto com a seguinte redacção:

Assunto	Referência do acto regulamentar	Alterado por	Aplicável às versões
«41-A. Emissões (Euro VI) de veículos pesados/acesso à informação	Regulamento (CE) n.º 595/2009»		

3. O anexo XI é alterado do seguinte modo:

a) No apêndice 1, o quadro é alterado do seguinte modo:

- i) Os pontos 40 e 41 são suprimidos;
- ii) É inserido um ponto com a seguinte redacção:



Item	Assunto	Referência do acto regulamentar	$M_1 \leq 2\,500$ (t) kg	$M_1 > 2\,500$ (t) kg	M_2	M_3
«41-A.	Emissões (Euro VI) de veículos pesados/acesso à informação	Regulamento (CE) n.º 595/2009	G + H	G + H	G + H	G + H»

b) No apêndice 2, o quadro é alterado do seguinte modo:

- i) Os pontos 40 e 41 são suprimidos;
- ii) É inserido um ponto com a seguinte redacção:

Item	Assunto	Referência do acto regulamentar	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
«41-A.	Emissões (Euro VI) de veículos pesados/acesso à informação	Regulamento (CE) n.º 595/2009	X	X	X	X	X	X»				

c) No apêndice 3, o quadro é alterado do seguinte modo:

- i) Os pontos 40 e 41 são suprimidos;
- ii) É inserido um ponto com a seguinte redacção:

Item	Assunto	Referência do acto regulamentar	M_1
«41-A.	Emissões (Euro VI) de veículos pesados/acesso à informação	Regulamento (CE) n.º 595/2009	X»

d) No apêndice 4, o quadro é alterado do seguinte modo:

- i) Os pontos 40 e 41 são suprimidos;
- ii) É inserido um ponto com a seguinte redacção:

Item	Assunto	Referência do acto regulamentar	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
«41-A.	Emissões (Euro VI) de veículos pesados/acesso à informação	Regulamento (CE) n.º 595/2009	H	H	H	H	H»				

e) No apêndice 5, o quadro é alterado do seguinte modo:

i) Os pontos 40 e 41 são suprimidos;

ii) É inserido um ponto com a seguinte redacção:

Item	Assunto	Referência do acto regulamentar	Grua móvel da categoria N ₃
41-A.	Emissões (Euro VI) de veículos pesados/acesso à informação	Regulamento (CE) n.º 595/2009	V*





ANEXO II – Declaração Construtores

DAIMLER

MAN

DAIMLER

EvoBus Portugal, S.A.
Uma Empresa da Daimler



DECLARAÇÃO

Por lhe ter sido solicitado, **EvoBus Portugal, SA.**, sociedade anónima, com sede no Edifício Mercedes-Benz, Lugar da Abrunheira, freguesia de S. Maria, S. Miguel, S. Martinho e S. Pedro de Penaferrim, concelho de Sintra, NIPC n.º / matriculada na Conservatória do Registo Comercial de Sintra sob o número 504957775, com o capital social de quinhentos mil euros, e representante em Portugal da marca Mercedes-Benz para veículos pesados de passageiros, vem, pela presente, confirmar que todos os veículos novos que comercializa, em Portugal, cumprem, conforme legislação comunitária aplicável, com a norma ambiental Euro 6.

Abrunheira, 19 de março de 2019

EvoBus Portugal, S.A.



Duarte Almeida
Dept. Comercial



Paula Alves
Back-Office Vendas

DECLARAÇÃO

Scotturb - Transportes Urbanos, Lda.

Rua de S.Francisco, Nº 660

CASCAIS

2645-019 ALCABIDECHE



Viaturas Euro V

No seguimento do vosso pedido de esclarecimentos vimos por este meio confirmar que nós A MAN Truck & Bus Portugal, Sociedade Unipessoal Lda., com sede no Edifício MAN Truck & Bus – 2º Andar – Quinta das Cotovias, 2615-235 Alverca do Ribatejo, com o número de contribuinte 504169777, neste ato representada por José Manuel Ferreira das Neves, titular do cartão do cidadão nº1209444, com domicílio profissional na Quinta das Cotovias Edifício MAN 2º Andar, 2615-235 Alverca do Ribatejo, na qualidade de procurador e com poderes para o ato declara, que a normas europeias em vigor não nos autoriza a matricular qualquer veiculo novo em que a norma seja inferior á que a legislação em vigor, e que há data é o Euro VI c. A norma EuroVI está em vigor desde 1 Setembro de 2015.

Sem mais outro assunto

Alverca, 20 de Maio de 2019
MAN Truck & Bus Portugal, Soc. unip. Lda.

Edifício MAN Truck & Bus Portugal, 2º andar
Quinta das Cotovias 2615-365
Alverca do Ribatejo
Contribuinte 504169777

Procurador – MAN Portugal

MAN Truck & Bus Portugal, Soc. Unip., Lda
Lisboa: Edifício MAN Truck and Bus, 2º andar
Quinta das Cotovias
2615-365 Alverca do Ribatejo - Portugal
Telef.: +351 214 200 320 Fax: +351 214 200 329

Porto: Rua Monte do Corgo, 381
4456-901 Perafita - Portugal
Telef.: +351. 220 131 250 Fax: +351. 220 131 269

Uma empresa do grupo MAN – www.mantruckandbus.pt
IBAN: PT50 0010 0000 2136 0240 00166



ANEXO III – Nota Técnica

Calculo Idade Média Frota

Concurso Transporte Público Urbano Cascais
Alcabideche, 15 de Março de 2019



Frota Inicial

Tipo	Motor	Ano	Quantidade
	Euro V	2011	12
		2012	3
		2014	10
Standard	Euro VI	2017	12
		2018	3
		2019	19
	Elétrico	2019	20
Mini	Euro VI	2019	17



Premissas de cálculo

- **A frota, a 01 de Janeiro de cada ano, tem de ter a idade de acordo com a premissa da idade média da frota inferior a 6 anos**
- **A substituição de carros é sempre efetuada por carros novos no ano de aquisição (i.e. idade ZERO)**



1º Passo

Calculo da idade média, caso não existissem substituições

Tipo	Motor	Ano Fabrico	Quantidade	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Standard	Euro V	2011	12	108	120	132	144	156	168	180	192
		2012	3	24	27	30	36	39	42	45	
		2014	10	60	70	80	100	110	120	130	
Standard	Euro VI	2017	12	36	48	60	72	84	96	108	120
		2018	3	6	9	12	18	21	24	27	
		2019	19	19	38	57	76	95	114	133	152
Mini	Euro VI	2019	20	20	40	60	80	100	120	140	160
		2019	17	17	34	51	68	85	102	119	136
Idade Média				3,02	4,02	5,02	6,02	7,02	8,02	9,02	10,02

1. Calcular, para cada tipo de carro, motor e ano, o total de anos da frota, em função da quantidade de cada configuração, com a seguinte fórmula (valores nas linhas)

$$\text{Anos do Modelo} = (\text{Ano}_i - \text{Ano Fabrico}) * \text{Quantidade}$$

2. Para cada Ano, a idade média será a soma total de anos da frota, dividida pela quantidade de carros total da frota

$$\text{Idade Média} = \frac{\sum_{j=1}^8 \text{Anos do Modelo}_j}{\sum_{j=1}^8 \text{Quantidade Carros do Modelo}_j}$$

Onde i é o ano (2020 a 2026) e j o modelo (combinação tipo, motor e ano de fabrico)



2º Passo

Identificar o 1º ano onde é necessário efetuar substituições

Tipo	Motor	Ano Fabrico	Quantidade	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Euro V		2011	12	108	120	132	144	156	168	180	192
		2012	3	24	27	30	33	36	39	42	45
		2014	10	60	70	80	90	100	110	120	130
Standard	Euro VI	2017	12	36	48	60	72	84	96	108	120
		2018	3	6	9	12	15	18	21	24	27
		2019	19	19	38	57	76	95	114	133	152
Elétrico	Euro VI	2019	20	20	40	60	80	100	120	140	160
		2019	17	17	34	51	68	85	102	119	136
Idade Média				3,02	4,02	5,02	6,02	7,02	8,02	9,02	10,02

- Assumindo a restrição de idade da frota inferior a 6 anos, o primeiro ano onde é necessário efetuar substituições é no ano 2023
- No entanto, como é necessário garantir que em 01 de Janeiro de 2023, a frota tem de estar de acordo com a premissa dos 6 anos, a substituição terá de ser efetuada no ano imediatamente anterior, i.e. 2022. Caso contrário, a premissa da idade média da frota seria violada desde 1 de Janeiro de 2023 até à data de aquisição das viaturas de substituição.



3º Passo

Selecionar as viaturas a substituir

Tipo	Motor	Ano Fabrico	Quantidade	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
		2011	12	108	120	132	144	156	168	180	192
	Euro V	2012	3	24	27	30	33	36	39	42	45
		2014	10	60	70	80	90	100	110	120	130
		2017	12	36	48	60	72	84	96	108	120
	Euro VI	2018	3	6	9	12	15	18	21	24	27
		2019	19	19	38	57	76	95	114	133	152
	Elétrico	2019	20	20	40	60	80	100	120	140	160
	Mini Euro VI	2019	17	17	34	51	68	85	102	119	136
			Idade Média	3,02	4,02	5,02	6,02	7,02	8,02	9,02	10,02

- A prioridade de substituição, por tipo de veículo, tida em conta foi

1. Carros Mais Antigos
2. Carros Standard Euro V
3. Carros Mini Euro VI
4. Carros Standard Euro VI
5. Elétricos



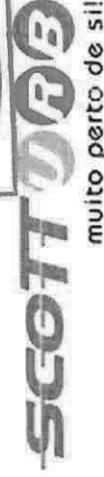
4º Passo

Identificar o número de viaturas a substituir

Tipo	Motor	Ano Fabrico	Quantidade	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Euro V		2011	12	108	120	132	144	156	168	180	192
		2012	3	24	27	30	33	36	39	42	45
		2014	10	60	70	80	90	100	110	120	130
Standard	Euro VI	2017	12	36	48	60	72	84	96	108	120
		2018	3	6	9	12	15	18	21	24	27
		2019	19	19	38	57	76	95	114	133	152
	Elétrico	2019	20	20	40	60	80	100	120	140	160
Mini	Euro VI	2019	17	17	34	51	68	85	102	119	136
Idade Média				3,02	4,02	5,02	6,02	7,02	8,02	9,02	10,02

• Por tentativa e erro, identificar quantas viaturas é necessário substituir, da(s) tipologias indicadas (seguindo a prioridade de substituição identificada no 3º passo)

• No caso concreto do ano de 2022, basta substituir UMA viatura, EURO V, do ano de fabrico de 2011, por UMA viatura EURO VI, com ano de fabrico 2019, para baixar a média da idade da frota em 0,11 anos



5º Passo

Refazer os cálculos após a substituição

Tipo	Motor	Ano Fabrico	Quantidade	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Standard	Euro V	2011	11			132	132	143	154	165	176
		2012	3			30	33	36	39	42	45
		2014	10			80	90	100	110	120	130
		2017	12			60	72	84	96	108	120
		2018	3			12	15	18	21	24	27
Standard	Euro VI	2019	19			57	76	95	114	133	152
		2022	1			0	1	2	3	4	5
Mini	Euro VI	2019	20			60	80	100	120	140	160
		2019	17			51	68	85	102	119	136
Idade Média					5,02	5,91	6,91	7,91	8,91	9,91	

• Durante o ano de 2022

- Retirar da frota UMA viatura Standard, EURO V, com ano de fabrico de 2011
- Adicionar à frota UMA viatura Standard, EURO VI, com ano de fabrico de 2022 (i.e. idade 0 no ano de 2022)

• No início de 2023

- Das DOZE viaturas Standard, Euro V, do ano 2011, existentes no início do contrato, restarão apenas 11
- A idade média da frota será de 5,91 anos



SCOTT **ORBB**

6º Passo

Repetir os passos de 2 a 5 para o ano seguinte (ano 2023)

Tipo	Motor	Ano Fabrico	Quantidade	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Euro V		2011	0				132	0	0	0	0
		2012	3				33	36	39	42	45
		2014	10				90	100	110	120	130
		2017	12				72	84	96	108	120
		2018	3				15	18	21	24	27
Standard	Euro VI	2019	19				76	95	114	133	152
		2022	1				1	2	3	4	5
		2023	11				0	11	22	33	44
Elétrico	Euro VI	2019	20				80	100	120	140	160
		2019	17				68	85	102	119	136
			Idade Média	3,02	4,02	5,02	5,91	5,53	6,53	7,53	8,53

• Durante o ano de 2023

- Retirar da frota ONZE viaturas Standard, EURO V, com ano de fabrico de 2011
- Adicionar à frota ONZE viaturas Standard, EURO VI, com ano de fabrico de 2023 (i.e. idade 0 no ano de 2023)

• No início de 2024

- Das DOZE viaturas Standard, Euro V, do ano de 2011, existentes no início do contrato, não restará nenhuma
- A idade média da frota será de 5,53 anos



SCOTT

7º Passo

Repetir os passos de 2 a 5 para o ano seguinte (ano 2024)

Tipo	Motor	Ano Fabrico	Quantidade	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Standard	Euro V	2011	0					0	0	0	0
		2012	0					36	0	0	0
		2014	8					100	88	96	104
		2017	12					84	96	108	120
		2018	3					18	21	24	27
	2019	19					95	114	133	152	
	2022	1					2	3	4	5	
	2023	11					11	22	33	44	
	2024	5					0	5	10	15	
	Elétrico		20					100	120	140	160
Mini	Euro VI	2019	17				85	102	119	136	
			Idade Média	3,02	4,02	5,02	5,91	5,53	5,95	6,95	7,95

• Durante o ano de 2024

- Retirar da frota TRÊS viaturas Standard, EURO V, com ano de fabrico de 2012
- Retirar da frota DUAS viaturas Standard, EURO VI, com ano de fabrico de 2014
- Adicionar à frota CINCO viaturas Standard, EURO VI, com ano de fabrico de 2023 (i.e. idade 0 no ano de 2024)

• No início de 2025

- Das TRÊS viaturas Standard, Euro V, do ano de 2012, existentes no início do contrato, não restará nenhuma
- Das DEZ viaturas Standard, Euro VI, do ano de 2014, existentes no início do contrato, restarão apenas OITO
- A idade média da frota será de 5,95 anos



8º Passo

Repetir os passos de 2 a 5 para o ano seguinte (ano 2025)

Tipo	Motor	Ano Fabrico	Quantidade	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Euro V		2011	0						0	0	0
		2012	0						0	0	0
		2014	0						88	0	0
		2017	11						96	99	110
		2018	3						21	24	27
Standard Euro VI		2019	19						114	133	152
		2022	1						3	4	5
		2023	11						22	33	44
		2024	5						5	10	15
		2025	9						0	9	18
Elétrico		2019	20						120	140	160
Mini Euro VI		2019	17						102	119	136

Idade Média 3,02 4,02 5,02 5,91 5,53 5,95 6,95

Durante o ano de 2025

- Retirar da frota OITO viaturas Standard, EURO VI, com ano de fabrico de 2014
- Retirar da frota UMA viaturas Standard, EURO VI, com ano de fabrico de 2017
- Adicionar à frota NOVE viaturas Standard, EURO VI, com ano de fabrico de 2025 (i.e. idade 0 no ano de 2025)

No início de 2026

- Das DEZ viaturas Standard, Euro VI, do ano de 2014, existentes no início do contrato, não restará nenhuma
- Das DOZE viaturas Standard, Euro VI, do ano de 2017, existentes no início do contrato, restarão apenas ONZE
- A idade média da frota será de 5,95 anos



muito perto de si!

9º Passo

Repetir os passos de 2 a 5 para o ano seguinte (ano 2026)

Tipo	Motor	Ano Fabrico	Quantidade	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Standard	Euro V	2011	0							0	0
		2012	0							0	0
		2014	0							0	0
		2017	0							0	0
		2018	3							24	27
	2019	19							133	152	
	Euro VI	2022	1							4	5
		2023	11							33	44
		2024	5							10	15
		2025	9							9	18
2026		11							0	11	
Mini	Elétrico	2019	20							140	160
	Euro VI	2019	17							119	136
	Idade Média			3,02	4,02	5,02	5,91	5,53	5,95	5,95	5,92



• Durante o ano de 2026

- Retirar da frota ONZE viaturas Standard, EURO VI, com ano de fabrico de 2017
- Adicionar à frota ONZE viaturas Standard, EURO VI, com ano de fabrico de 2026 (i.e. idade 0 no ano de 2026)

• No início de 2027

- Das DOZE viaturas Standard, Euro VI, do ano de 2017, existentes no início do contrato, não restará nenhuma
- A idade média da frota será de 5,92 anos

Matriz Final de Substituições

Tipo	Motor	Ano Fabrico	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Euro V		2011			-1	-11				
		2012				-3				
		2014				-2	-8			
		2017					-1	-11		
Standard	Euro VI	2018								
		2019								
		2022			+1					
		2023				+11		+5		
Elétrico	Euro VI	2024						+9		
		2025							+11	
		2019								
		2019								
	Idade Média		3,02	4,02	5,02	5,91	5,53	5,95	5,95	5,92



NOTA: Todos os cálculos efetuados têm como pressuposto que a frota, a 01 de Janeiro, tem de ter a idade de acordo com a premissa da idade média da frota inferior a 6 anos



ANEXO IV – Parecer Jurídico



PARECER JURÍDICO

**O PROJETO DE EXCLUSÃO DA PROPOSTA DA SCOTTURB
NO CONCURSO PARA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS
(MUNICÍPIO DE CASCAIS)**

QUESTÃO

ANÁLISE: 1. As premissas relevantes para resolução do caso *sub iudice* (p. 3). 1.1. As disposições do Programa do Concurso e do Caderno de Encargos (p. 3). 1.2. A proposta da Scotturb (p. 4). 1.3. Os fundamentos do projeto de exclusão da proposta da Scotturb (p. 5). 2. A regra do artigo 70.º do CCP sobre a exclusão das propostas cujos *termos* ou *condições* violem aspetos da execução do contrato subtraídos à concorrência pelo Caderno de Encargos (p. 6). 3. A inexistência de fundamento para excluir a proposta da Scotturb (p. 7). 3.1. Os *termos* ou *condições* das propostas violadores do caderno de encargos: notas sobre a interpretação da alínea a) do artigo 70º/2 do CCP (p. 7). 3.2. A proposta da Scotturb não viola o ponto 4.1. das Cláusulas Técnicas do CE (p. 8). 3.2.1. A interpretação literal da declaração negocial da Scotturb (p. 9). 3.2.2. A interpretação “sistemática” ou global da proposta da Scotturb (p. 15). 3.3. A instrução nos procedimentos de contratação pública: os pedidos de esclarecimento das propostas (p. 20). 3.3.1. Os poderes-deveres inquisitórios dos júris (p. 20). 3.3.2. A “obrigação de princípio” de pedir um esclarecimento sobre a proposta da Scotturb (p. 22). 3.3.3. A admissibilidade e atendibilidade dos esclarecimentos a prestar pela Scotturb (p. 24).

CONCLUSÕES (p. 26).



QUESTÃO

A SCOTTURB – Transportes Urbanos, Lda. (“Scotturb” ou “Consulente”) apresentou uma proposta ao concurso público, lançado pelo Município de Cascais, para adjudicação da prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no concelho de Cascais (“Concurso”).

Findo o prazo para apresentação das propostas, o Júri do Concurso promoveu a respetiva análise e avaliação, cujas premissas e conclusões foram vertidas para o Relatório Preliminar elaborado em conformidade com o disposto no artigo 146.º do Código dos Contratos Públicos (“CCP”).

Nesse Relatório Preliminar, e com relevância para o presente trabalho, o Júri considera dever ser excluída a proposta da Scotturb, com fundamento na alínea b) do artigo 70.º/2 do CCP, por entender que essa proposta apresenta um termo ou condição que viola um aspeto da execução do contrato regulado em termos imperativos no Caderno de Encargos.

Perante esta posição assumida pelo Júri do Concurso, pretende a Scotturb saber a nossa opinião sobre a bondade jurídica da eventual exclusão da sua proposta, como sugerido no Relatório Preliminar.



ANÁLISE

1. As premissas relevantes para resolução do caso *sub iudice*

1.1. As disposições do Programa do Concurso e do Caderno de Encargos

1. Antes de nos debruçarmos sobre os fundamentos em que se assenta a conclusão tirada pelo Júri no Relatório Preliminar, no sentido da exclusão da proposta da Scotturb, importa conhecer as disposições concursais que são relevantes para a nossa análise.

A tarefa não se afigura muito complexa.

2. Quanto ao Programa do Concurso, interessa-nos apenas o seu artigo 7.º, que versa sobre os documentos das propostas a apresentar, estabelecendo-se aí o seguinte:

“1 - A proposta deve ser instruída obrigatoriamente com os seguintes documentos:

a) [...];

b) [...];”

c) Documento que contenha as indicações solicitadas no ponto 4.8 das cláusulas técnicas do Caderno de Encargos”.

3. No que respeita ao Caderno de Encargos (“CE”), importa ter presente o que se estabelece no ponto 4. da Parte II (“Cláusulas Técnicas”) do Caderno de Encargos.

Assim, no ponto 4.1. dispõe-se o seguinte:

“4. Frota

Requisitos mínimos das viaturas a afetar à prestação do serviço:

4.1. Autocarros standard (viaturas entre 10 a 13 metros homologadas para serviço de transporte público urbano em Portugal)

[...]

- *A idade máxima de qualquer autocarro standard que esteja afeto à operação é de 12 (doze) anos completos e a idade média do conjunto dos autocarros standard afetos à operação não pode ultrapassar os 6 (seis) anos completos;*



- *As novas viaturas [standard] a afetar à prestação do serviço têm de ser, no mínimo, equivalentes em termos de emissões de NOx às viaturas a substituir, com exceção da substituição das viaturas Euro V que terão de ser substituídas, no mínimo, por viaturas Euro VI”.*

Por sua vez, no ponto 4.8. da Parte II do CE — para o qual, recorde-se, remete a alínea c) do artigo 7.º/1 do Programa do Concurso — vem estipulado o seguinte:

“Nas propostas a apresentar pelos concorrentes devem também ser prestadas as seguintes indicações:

- [...]
 - *Plano de renovação da frota, de modo a garantir que nenhuma viatura tem mais de 12 anos, e que a frota afeta à prestação do serviço tem, em média, 6 anos (...).”.*

1.2. A proposta da Scotturb

- De entre os diversos documentos que compõem a proposta da Scotturb, interessa-nos em especial o designado como *“III - Indicações do ponto 4.8 das cláusulas técnicas do caderno de encargos”.*

Da pág. 4 do referido documento consta um quadro (III.1 *“Características da frota mínima”*) com o seguinte teor:

Tipo Viatura	Marca	Modelo	Nível Emissões NOx	Ano Matricula	N.º de viaturas
Standard	MAN	18.250	EURO V	2011	12
Standard	MAN	18.250	EURO V	2012	3
Standard	MERCEDES	OC500	EURO VI	2014	10
Standard	MERCEDES	OC500	EURO VI	2017	10
Standard	MERCEDES	CITARO	EURO VI	2017	1
Standard	MERCEDES	CONNECTO	EUROVI	2017	1
Standard	MERCEDES	CONNECTO	EUROVI	2018	3
Standard	MAN	19.260	EURO VI	novas	10
Standard	MAN	ATOMIC	EURO VI	novas	9
Standard	CAETANO BUS	E. CITY GOLD	Elétrico	novas	10
Standard	IRIZAR	IEBUS	Elétrico	novas	10
Minibus	IVECO	70C18	EURO VI	novas	17

Quadro III.1 – Características da frota mínima.



5. Declarou ainda a Scotturb, na pág. 5 do mesmo documento, o seguinte:

“O Plano de Renovação de Frota é apresentado no Quadro III.2 tendo em conta os seguintes requisitos:

- *Idade máxima de qualquer viatura é de 12 anos;*
- *Idade média da frota não pode ultrapassar os 6 anos;*
- *A substituição de viaturas é sempre realizada por viaturas com níveis de emissão de NOx no mínimo equivalentes”;*

Este plano tem em consideração a proposta de composição de frota apresentada no ponto 1 do presente documento:

Ano Viaturas	Nível Emissões NOx	Ano da prestação do serviço													
		ano 1 2020		ano 2 2021		ano 3 2022		ano 4 2023		ano 5 2024		ano 6 2025		ano 7 2026	
		M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S
Novas (2019)	Elétricas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Novas (2019)	EURO VI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2018	EURO VI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2017	EURO VI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	11
2014	EURO VI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	8	0	0
2012	EURO V	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
2011	EURO V	0	0	0	0	0	1	0	11	0	0	0	0	0	0
Nº total viaturas renovadas		0	0	0	0	0	1	0	11	0	5	0	9	0	11
Idade Média		3,02		4,02		5,02		5,91		5,53		5,95		5,95	

M – Minibus; S - Standard

Quadro III.2 – Plano de Renovação de Frota

1.3. Os fundamentos do projeto de exclusão da proposta da Scotturb

6. Por outro lado, o Júri do Concurso, no Relatório Preliminar, fez assentar o projeto de exclusão da proposta da Scotturb *“nos termos e ao abrigo das disposições conjugadas da alínea b) do n.º 2 do artigo 70.º, com a alínea o) do n.º 2 do artigo 146.º do CCP”*.

Os fundamentos para o efeito são os seguintes:



«Já no que respeita à proposta do concorrente SCOTTURB, o júri verificou que no documento respeitante ao plano de renovação da frota, o concorrente declara que esse plano assenta, entre outros requisitos, no seguinte: “A substituição de viaturas é sempre realizada por viaturas com níveis de emissão de NOx no mínimo equivalentes”.

Sucede que, de acordo com o disposto imperativamente no ponto 4.1 das cláusulas técnicas do caderno de encargos, “as novas viaturas [standard] a afetar à prestação do serviço têm de ser, no mínimo, equivalentes em termos de emissões de NOx às viaturas a substituir, com exceção da substituição das viaturas Euro V que terão de ser substituídas, no mínimo, por viaturas Euro VI”.

Ora, dado que o concorrente SCOTTURB apresenta viaturas Euro V na composição da sua frota, aquela condição supra citada com que a SCOTTURB se propõe executar a renovação da frota viola manifestamente a referida disposição do Caderno de Encargos que impõe que as viaturas Euro V sejam substituídas por viaturas com nível de emissões de NOx inferior – no mínimo Euro VI –, não podendo portanto, ao contrário do que a SCOTTURB propõe, ser substituídas por viaturas no mínimo equivalentes” (cf. p. 6 do Relatório Preliminar).

Sendo estas as premissas procedimentais, digamos assim, vejamos, então, como é que, por nós, deve resolver-se a questão da Consulta.

2. **A regra do artigo 70.º do CCP sobre a exclusão das propostas cujos termos ou condições violem aspetos da execução do contrato subtraídos à concorrência pelo Caderno de Encargos**

7. A norma de lei central para o juízo formulado pelo Júri consta da segunda parte da alínea b) do n.º 2 do seu artigo 70.º, que determina deverem ser excluídas as propostas “que apresentem quaisquer termos ou condições que violem aspetos da execução do contrato a celebrar (...) não submetidos à concorrência” pelo caderno de encargos.

8. A justificação para a referida solução é relativamente simples de perceber.
O caderno de encargos — que é o documento de onde constam as cláusulas jurídicas e técnicas que interessam à regulação do contrato a celebrar (ver artigo 42.º/1 do CCP) — contém aspetos (relativos à execução do contrato concursado) *submetidos* e *subtraídos* à concorrência (cf., a este respeito, os n.ºs 3 e 5 do artigo 42.º do CCP).



De acordo com o n.º 11 do mesmo artigo 42.º, os primeiros são “*aqueles que são objeto de avaliação de acordo com o critério de adjudicação*” e, os segundos, “*aqueles que, sendo apreciados, não são objeto de avaliação e classificação*”.

9. Por outras palavras, os aspetos subtraídos à concorrência, embora irrelevantes para efeitos da avaliação e adjudicação das propostas, são, ainda assim, *condições de execução contratual* relevantes, a ponto de a entidade adjudicante os ter fixado, em termos imperativos, no caderno de encargos.

E, como tal, os concorrentes estão obrigados, nas suas propostas, a respeitar tais condições, designadamente, não fazendo constar da sua proposta algo que seja incompatível com elas.

10. Quando não aconteça assim, quando os concorrentes estabeleçam termos ou omissões que não observem os limites ou os parâmetros mínimos e máximos fixados no caderno de encargos, eles estão a violar as condições em que a entidade adjudicante declarou estar disposta a contratar.

E é por isso que em tais hipóteses as propostas devem ser excluídas nos termos da segunda parte da alínea b) do artigo 70.º/2 do CCP: porque o concorrente revela não querer contratar nas condições declaradas ou anunciadas vinculativamente pela Administração Pública¹.

Será que acontece isso no caso em apreço?

3. A inexistência de fundamento para excluir a proposta da Scotturb

3.1. Os *termos* ou *condições* das propostas violadores do caderno de encargos: notas sobre a interpretação da alínea b) do artigo 70.º/2 do CCP

11. Como se sabe, o regime da alínea b) do artigo 70.º/2 do CCP não revela toda a sua complexidade.

A prática tem-nos ensinado que são muito ricos e diversificados os casos concretos da *vida* da contratação pública que convocam a (eventual) aplicabilidade desta causa de exclusão de propostas, tendo-nos já há muito conformado com a ideia de que estamos perante uma norma cuja aplicação suscita diversas dúvidas, um comando legal em que os detalhes fazem

¹ Assim, Mário Esteves de Oliveira e Rodrigo Esteves de Oliveira, *Concursos e outros procedimentos de contratação pública*, Almedina, 2011, p. 359.



diferença, em que se impõe uma análise rigorosa do teor das propostas e (da parte relevante) das peças procedimentais. São muitos os casos (ou exemplos) de fronteira, são diversas as hipóteses em que só depois de muita análise se conseguem resolver.

É, por isso, necessário assentar previamente uma ideia, para que fique mais claro em que casos pode uma proposta ser excluída por um seu termo ou condição violar um aspeto da execução do contrato regulado imperativamente no caderno de encargos.

12. E essa ideia é a seguinte: “a previsão do artº 70º nº 2 b) CCP apenas se aplica a termos ou condições da proposta que **expressamente estejam em desconformidade com as cláusulas do caderno de encargos que lhes digam respeito**” (cf. Acórdão do TCA Sul de 12.08.2011, proc. 07691/11, e, no mesmo sentido, o Acórdão do STA de 06.11.2014, proc. 0598/14, o Acórdão do TCA Norte de 05.06.2015, proc. 02071/14.3, e o Acórdão do TCA Sul de 26.02.2015, proc. 11864/15).

13. Assim, para haver uma exclusão da proposta com tal fundamento tem de existir uma contradição, uma incompatibilidade expressa (ou implícita, mas inevitável) entre uma declaração da proposta e uma disposição do caderno de encargos.

Não basta que haja omissão. Como também não basta que haja *suspeita* (mesmo que *objetivada*) de violação do caderno de encargos ou, dito de outro modo, não é suficiente que a exclusão da proposta assente num juízo sobre uma *provável* violação do caderno de encargos. A norma da alínea b) do artigo 70.º/2 do CCP é clara e, neste âmbito, não admite interpretação diversa: só no caso de uma proposta *apresentar* um termo ou condição que *virole expressamente* um aspeto da execução contratual subtraído à concorrência é que há lugar a exclusão.

A violação impõe um juízo firme e certo, de incompatibilidade, não uma dúvida ou uma probabilidade.

3.2. A proposta da Scotturb não viola o ponto 4.1. das Cláusulas Técnicas do CE

14. Já se adiantou acima que, no entendimento do Júri, a proposta da Scotturb deve ser excluída do Concurso, por aplicação da segunda parte da alínea b) do artigo 70.º/2 do CCP, porque, no entendimento expresso no Relatório Preliminar, vem fixado imperativamente no Caderno de



Encargos — tratando-se então de um aspeto da execução do contrato concursado subtraído à concorrência — que *“as novas viaturas [standard] a afetar à prestação do serviço têm de ser, no mínimo, equivalentes em termos de emissões de NOx às viaturas a substituir, com exceção da substituição das viaturas Euro V que terão de ser substituídas, no mínimo, por viaturas Euro VI”*, tendo a Scotturb declarado, na sua proposta, que *“a substituição de viaturas é sempre realizada por viaturas com níveis de emissão de NOx no mínimo equivalentes”*.

Concluindo o Júri, como se lê na página 6 do Relatório Preliminar, que *“aquela condição supra citada com que a SCOTTURB se propõe executar a renovação da frota viola manifestamente a referida disposição do Caderno de Encargos que impõe que as viaturas Euro V sejam substituídas por viaturas com nível de emissões de NOx inferior – no mínimo Euro VI –, não podendo portanto, ao contrário do que a SCOTTURB propõe, ser substituídas por viaturas no mínimo equivalentes”*.

15. Em nossa opinião, e salvo o devido respeito, o Júri errou ao concluir ser este caso subsumível na alínea b) do artigo 70.º/2 do CCP.

Em primeiro lugar, porque a fórmula verbal constante da proposta da Scotturb não viola qualquer “requisito” do Caderno de Encargos relativo à substituição de viaturas afetadas à execução do contrato concursado.

Em segundo lugar, porque da proposta da Scotturb, globalmente considerada, resulta ela dar pleno cumprimento à condição posta em termos imperativos no Caderno de Encargos.

É isto que passamos agora a demonstrar.

3.2.1. A interpretação literal da declaração negocial da Scotturb

16. O ponto de partida da nossa análise reclama que se faça uma interpretação adequada da proposta, que, como se sabe, constitui uma declaração negocial, mais concretamente, *“um complexo de declarações heterogéneas respondendo às diversas solicitações ou exigências postas pela lei ou pela entidade adjudicante quanto aos aspetos e questões considerados proceduralmente relevantes para aferir das vantagens que cada proposta lhe trará, se o contrato for celebrado com base nela”*².

² *Concursos e outros procedimentos...*, cit., p. 570.



Nas palavras do STA, “as propostas apresentadas pelos candidatos/concorrentes no âmbito de um concurso público, constituindo declarações negociais, estão sujeitas a interpretação como qualquer declaração de vontade, sendo aplicáveis, na falta de disposição especial nesta matéria, os critérios interpretativos previstos no Código Civil para os negócios formais (artº 238º deste diploma)” (Acórdão de 22.03.2011, proc. 01042/10)³.

17. O que a Scotturb declarou, na sua proposta, foi que “a substituição de viaturas é sempre realizada por viaturas com níveis de emissão de NOx no mínimo equivalentes”.

É este o teor da sua declaração negocial.

Como já adiantámos acima, os detalhes — no texto da norma do caderno de encargos, no teor da declaração negocial constante de uma proposta — fazem toda a diferença quando se suscita a eventual exclusão de uma proposta por aplicação da alínea b) do n.º 2 do artigo 70.º do CCP.

Uma palavra a mais, um termo a menos, uma expressão mais abrangente ou mais restritiva podem fazer a diferença.

18. Da nossa perspetiva, o Júri não interpretou corretamente a declaração feita pela Consulente, lendo nela o que dela não consta.

Compreendemos que o Júri se tenha deixado “sugestionar” pelo facto de o Concorrente ter transcrito apenas uma parte do Caderno de Encargos e não ter reproduzido a parte final do parágrafo em causa e que, numa primeira análise, tenha considerado, assim como se fosse uma espécie de argumento *a contrario*, que, se o Concorrente não transcreveu até ao fim o parágrafo, é porque quis refutar o que lá se escrevia ou dizia.

No mesmo sentido, Pedro Gonçalves afirma que “a proposta não consiste, pelo menos em regra, numa declaração simples, manifestada num documento formalmente isolado que se possa qualificar como proposta. Não é de facto assim. O que se designa como proposta é antes um conjunto, com extensão variada em função de cada caso, de documentos e de declarações elaborados sob a responsabilidade do concorrente e que, como conjunto, corresponde à sua proposta ou oferta” (*Direito dos contratos públicos*, 2.ª edição, Almedina, 2018, p. 732).

- ³ É vasta a jurisprudência que conclui no sentido de as propostas apresentadas em procedimentos de contratação pública constituírem declarações negociais, ainda que com algumas particularidades decorrentes precisamente do facto se tratar de declarações apresentadas no seio de um procedimento administrativo. Neste sentido, e sem preocupações de exaustividade, podem ver-se os Acórdãos do STA de 29.09.2016 (proc. 0867/16), de 07.01.2016 (proc. 01021/15), de 30.01.2013 (proc. 0878/12) e de 13.01.2011 (proc. 0839/10).



19. Como se disse, compreendemos, mas a verdade é que a proposta da Scotturb não viola o Caderno de Encargos.

É que o Concorrente não declarou — isso é um dado objetivo e indesmentível — que iria substituir viaturas por outras com níveis de emissões de NOx *equivalentes*. Uma interpretação que se fizesse nesse sentido não teria “*um mínimo de correspondência no texto do respetivo documento*”, não sendo por isso admitida (cf. artigo 238.º/1 do Código Civil).

20. O que se declara na proposta da Scotturb, expressa e claramente, é algo bem distinto, a saber, que a substituição será feita por viaturas com níveis de emissões de NOx “*no mínimo equivalentes*”.

21. É uma enorme diferença.

Na verdade, o compromisso da Scotturb é no sentido de, quando for necessário — para assegurar o cumprimento das regras do Caderno de Encargos —, proceder à substituição de viaturas, afetando *sempre* à execução do contrato outras que terão, *no mínimo, níveis de emissão de NOx equivalentes*.

Ora, uma tal declaração mostra-se perfeitamente compatível com a regra do §4º do ponto 4.1. das Cláusulas Técnicas do Caderno de Encargos: “*as novas viaturas [standard] a afetar à prestação do serviço têm de ser, no mínimo, equivalentes em termos de emissões de NOx às viaturas a substituir, com exceção da substituição das viaturas Euro V que terão de ser substituídas, no mínimo, por viaturas Euro VI*”.

22. Assim, ao comprometer-se a colocar ao serviço viaturas “com níveis de emissão de NOx *no mínimo equivalentes*”, a Consulente cumpre claramente, em primeiro lugar, a regra segundo a qual as novas viaturas têm de ser, “*no mínimo, equivalentes em termos de emissões de NOx às viaturas a substituir*”.

E, em segundo lugar, essa declaração é perfeitamente compatível (não estamos a dizer que é igual, mas, sim, compatível) com a regra que determina que as viaturas EURO V serão substituídas por viaturas EURO VI. No mínimo, e se se preferir, dela não decorre que as viaturas EURO V não serão substituídas por viaturas EURO VI.



23. Ora, uma proposta só pode ser excluída quando ela seja incompatível com (quando viole, portanto) o caderno de encargos.

E para que haja incompatibilidade entre a proposta e o caderno de encargos é absolutamente necessário que, cumprindo a proposta, o concorrente viole o caderno de encargos, ou cumprindo o caderno de encargos, o concorrente contradiga (viole) o que afirmou na proposta.

24. Ora, a circunstância de a Scotturb se ter vinculado a proceder à substituição de viaturas por outros veículos “*com níveis de emissão de NOx no mínimo equivalentes*” — nada dizendo quanto à substituição de viaturas EURO V —, e não ter declarado que as novas viaturas (todas elas) teriam “*níveis de emissão de NOx equivalentes*”, é mais do que suficiente para afastar o juízo de incompatibilidade.

25. Se a proposta da Scotturb tivesse declarado que as novas viaturas a afetar ao serviço de transporte teriam níveis de emissões de NOx **equivalentes** aos dos veículos substituídos, então haveria violação da regra do CE que obriga a que as viaturas EURO V sejam substituídas por veículos EURO VI.

Aqui, o concorrente não poderia, em simultâneo, cumprir a sua proposta, por um lado, e a disposição do Caderno de Encargos, por outro lado, na medida em que, no que respeita aos níveis de emissão NOx, uma viatura EURO V **não é equivalente** a uma viatura EURO VI.

Ou seja: o concorrente ou cumpriria a sua proposta (substituir uma viatura por outra com níveis de emissões de NOx equivalentes), violando o caderno de encargos, ou, *em alternativa*, cumpriria a regra do CE (substituição de uma viatura EURO V por um veículo EURO VI, que tem níveis de emissões de NOx inferiores), mas, então, contrariaria a sua proposta.

Nesta hipótese, e apelando à jurisprudência que acima já deixámos alinhavada, teríamos uma proposta que “*expressamente estaria em desconformidade com a cláusula do caderno de encargos que lhe diz respeito*”, aplicando-se, portanto, o disposto na alínea b) do artigo 70.º/2 do CCP.

26. Porém, ao declarar que as novas viaturas terão níveis de emissão de NOx **no mínimo equivalentes** aos das viaturas substituídas, a Scotturb não afasta o cumprimento (ou a possibilidade de cumprimento) das regras do Caderno de Encargos sobre a matéria.



Por outras palavras, as duas declarações — a declaração constante da proposta e a regra fixada no CE — são perfeitamente compatíveis ou conciliáveis.

E são-no porque o compromisso, assumido pela Consulente, de substituir viaturas com níveis de emissão de NOx no mínimo equivalentes aos dos veículos substituídos permite acomodar e obedecer à regra (do CE) segundo a qual as viaturas EURO V devem ser substituídas, no mínimo, por viaturas EURO VI.

27. Se se preferir, trocar viaturas por outras com níveis de emissões de NOx inferiores (afetar viaturas EURO VI em substituição de viaturas EURO V) é (também e necessariamente) trocar viaturas por outras com níveis de emissões *no mínimo equivalentes*.

Se o CE obrigasse à substituição de alguma viatura por outra com níveis de emissão superiores, então a declaração negocial da proposta seria violadora dessa disposição do CE.

Mas aqui sucede o contrário: como a declaração constante da proposta da Scotturb constitui um *patamar mínimo* de compromisso — as novas viaturas terão níveis de emissão de NOx no mínimo equivalentes aos das viaturas substituídas —, isso não prejudica ou não é incompatível com a regra do Caderno de Encargos aqui em causa: quando, nos termos do contrato, houver necessidade de substituir uma viatura EURO V, a nova viatura será EURO VI, de acordo com o regime do Caderno de Encargos, o que permite igualmente respeitar o termo ou condição da proposta da Scotturb — pois a viatura EURO VI encontra-se “acima” do patamar mínimo a que a Consulente se comprometeu.

28. A esta luz, julgamos que se torna claro o erro do Júri, que, como se disse atrás, terá dado mais relevância ao que o Concorrente não disse do que aquilo que ele disse.

Na verdade, do que consta da pág. 6 do Relatório Preliminar, parece que o Júri leu na declaração da Scotturb algo que dela não consta. Dito de outro modo, o Júri interpretou a não transcrição da parte final do parágrafo em causa do Caderno de Encargos como uma “recusa”, quando, verbalmente, o que de lá consta é apenas um “silêncio”, sendo que, do que está afirmado na proposta, não há, pelo contrário, qualquer violação ou incompatibilidade com o caderno de Encargos.

O Júri, depois de ler a passagem em que a Scotturb declarou proceder à substituição de viaturas por outras que tivessem níveis de emissão no mínimo equivalentes, inferiu ou deduziu



que as viaturas EURO V seriam substituídas por outras com níveis de emissão equivalentes, e não inferiores (as viaturas EURO VI).

Mas, repete-se, não foi isso que a Scotturb declarou nem se mostra legítima a referida dedução: a afirmação da Consulente foi, repete-se, no sentido de que as novas viaturas teriam, **no mínimo**, níveis de emissão equivalentes aos dos veículos substituídos. E isso é plenamente compatível com a obrigação de, em sede de execução do contrato concursado, trocar as viaturas EURO V por viaturas EURO VI.

É uma obrigação que cabe perfeitamente no tal *patamar mínimo* de compromisso assumido pela Scotturb na sua proposta: não há dissenso nem desconformidade.

29. Em suma, quando, na fase de execução do contrato, for necessário substituir uma viatura EURO V, o termo ou condição da proposta da Scotturb e a imposição do Caderno de Encargos serão ambos respeitados: o novo veículo será uma viatura EURO VI (como determina o Caderno de Encargos) e o novo veículo terá um nível de emissão inferior ao da viatura substituída, ou seja, para lá do *patamar mínimo* a que a Scotturb se vinculou em sede concursal (nível de emissão *no mínimo equivalente* ao da viatura substituída).

Esta é a “prova dos nove” sobre a inexistência de qualquer incompatibilidade.

30. Do que se vem expondo resulta, então, que a proposta da Scotturb não apresenta um qualquer termo ou condição que viole aspetos da execução do contrato subtraídos à concorrência pelo Caderno de Encargos.

Onde o Júri vê dissenso, *desconformidade expressa* — e só nesses casos é que há lugar à aplicação da alínea b) do n.º 2 do artigo 70.º do CCP —, o que há, em boa verdade, é apenas “silêncio” (por não transcrição de uma parte do Caderno de Encargos) e plena compatibilidade (entre o teor da proposta e do Caderno de Encargos).

É essa, pelo menos, a nossa opinião.



3.2.2. A interpretação “sistemática” ou global da proposta da Scotturb

31. Mas há mais, e igualmente decisivo, se se tomar em consideração a globalidade da proposta da Scotturb ou, talvez melhor, das diversas declarações negociais em que ela se desdobra⁴.
32. Recorde-se que, na alínea c) do artigo 7.º/1 do Programa do Concurso, o Município de Cascais estabeleceu a obrigação de os concorrentes apresentarem os elementos descritos no ponto 4.8. das Cláusulas Técnicas do Caderno de Encargos, dos quais destacamos aqui o seguinte:
- *“Marca, modelo e nível de emissões NOx das viaturas a afetar à prestação do serviço, sendo que, no caso de viaturas ainda por adquirir, se aceita que apenas seja dada indicação sobre os fornecedores (marca) e modelos que irão ser considerados pelos concorrentes;*
 - *Plano de renovação da frota, de modo a garantir que nenhuma viatura tem mais de 12 anos, e que a frota afeta à prestação do serviço tem, em média, 6 anos (...).”*
33. Como também já vimos, a Scotturb instruiu a sua proposta com um documento intitulado “III- Indicações do ponto 4.8 das cláusulas técnicas do caderno de encargos”, o qual, como nele expressamente se menciona, tinha “por objetivo apresentar as indicações solicitadas no ponto 4.8 da Parte II – Cláusulas Técnicas do Caderno de Encargos” (cf. p. 4 do referido documento). Neste sentido, e respeitando os “requisitos mínimos das viaturas a afetar à prestação do serviço”, enunciados no ponto 4.1. da Parte II do Caderno de Encargos, a Scotturb inseriu os dados relativos à “marca, modelo e nível de emissões NOx das viaturas a afetar à prestação do serviço” (como exigido no ponto 4.8. das Cláusulas Técnicas do Caderno de Encargos) no quadro III.1 “Características da frota mínima” (cf. p. 4. do documento em apreço). Do que consta desse quadro III.1 — cuja versão original já ficou reproduzida *supra* em 1.2. — resulta que a frota inicial proposta pela Scotturb tem a seguinte configuração:

⁴ Pode ver-se, a este respeito, o que se decidiu no Acórdão do TCA Sul de 29.03.2012 (proc. 08538/12): “Atenta a **globalidade da proposta**, a interpretação da declaração emitida pela Autora deve ser efectuada segundo as regras de interpretação negocial previstas no artigo 236º do Código Civil (...). A isto acresce que a proposta apresentada pela A., ora recorrida, é um documento único, que **deve ser interpretado globalmente**” (destaques nossos).



Tipo	Motor	Ano	Quantidade
Standard	Euro V	2011	12
		2012	3
		2014	10
	Euro VI	2017	12
		2018	3
		2019	19
Mini	Elétrico	2019	20
	Euro VI	2019	17

34. Na página seguinte do mesmo documento, a Scotturb tratou então de apresentar o plano de renovação da frota inicial afeta à execução do contrato, garantindo o cumprimento das obrigações, plasmadas no Caderno de Encargos (nos pontos 4.1. e 4.8. das suas Cláusulas Técnicas), de a frota (de viaturas *standard*) em utilização nunca ter uma idade média superior a 6 anos completos e de a idade máxima de qualquer viatura ser de 12 anos.

Desse quadro, destacamos as seguintes informações:

- (i) A renovação da frota de viaturas será realizada nos seguintes termos:
- Em 2022 será substituída 1 viatura Euro V (das 12 com matrícula de 2011 que compõem a frota inicial)⁵,
 - Em 2023 serão substituídas as restantes 11 viaturas EURO V com matrícula de 2011 da frota inicial,
 - Em 2024 serão substituídas as 3 viaturas EURO V com matrícula de 2012 (da frota inicial) e 2 viaturas EURO VI com matrícula de 2014 (de um total de 10 que integram frota inicial),

⁵ Segundo nos transmitiu a Consulente, o plano de renovação foi elaborado adotando uma postura muito cautelosa, de acordo com a qual, sendo necessário assegurar, em cada ano de execução do contrato (e ao longo de todos os anos), que a frota não tem uma idade média superior a 6 anos, a Scotturb assumiu ser necessário, até 31 de dezembro do ano anterior, garantir o cumprimento daquele requisito do Caderno de Encargos a partir do dia 1 de janeiro (do ano seguinte).

Isso significa, em termos práticos, que a primeira renovação da frota que consta da proposta é realizada no ano de 2022, embora a mesma apenas seja necessária para cumprir aquele limite de idade média da frota no ano de 2023. O mesmo sucede, claro, nos anos seguintes de execução do contrato (ou seja, as substituições contempladas em 2023 visam assegurar o cumprimento da idade média da frota em 2024, a renovação prevista para 2024 tem em vista cumprir a mesma idade média para o ano seguinte, 2025, e assim sucessivamente).



- d. Em 2025 serão substituídas as restantes 8 viaturas EURO VI com matrícula de 2014, bem como 1 viatura EURO VI de 2017 (de um total de 12 que compõem a frota inicial),
 - e. Em 2026 serão substituídas as restantes 11 viaturas EURO VI com matrícula de 2017 que integram a frota inicialmente afeta à execução do contrato.
- (ii) A idade média da frota de viaturas *standard* é sempre inferior a seis anos completos, respeitando o limiar estabelecido no CE, variando nos seguintes termos:

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Idade Média	3,02	4,02	5,02	5,91	5,53	5,95	5,95

35. Naturalmente que os termos da renovação da frota de viaturas, como proposta pela Scotturb, e a idade média da mesma frota, ao longo de todos os anos de execução contratual, assenta em determinados pressupostos, alguns deles expressamente enunciados neste documento da proposta — como é o caso dos dados concretos relativos aos veículos a substituir e o *timing* dessa substituição, nos termos que acabámos de ver —, e outros que, embora não constem expressamente de tal documento, estão lá necessariamente implícitos.
36. Ora, se se recorrer aos dados relativos às viaturas que integram a frota inicial, aos termos e *timings* da substituição dessas viaturas e, por fim, à evolução, ao longo dos anos, da idade média da frota — tudo elementos e informações constantes da proposta da Scotturb —, é possível concluir que os níveis de idade média da frota, nos anos de 2023 e ss., apenas são atingidos se as viaturas que a Consulente irá afetando ao contrato (em substituição daquelas que integravam a frota inicial) forem sempre novas.

A título de exemplo, e mais concretamente, a média de 5,91 que se atinge em 2023 só é possível se a viatura que passa a estar afeta à execução do contrato for nova. Assim, a viatura que, em 2022, substituirá um veículo EURO V que integra a frota inicial (com matrícula de 2011), será uma viatura desse mesmo ano de 2022.

Ou seja, o compromisso assumido pela Scotturb, de acordo com os elementos constantes da proposta que ela apresentou no Concurso, foi o de que, quando fosse necessário substituir viaturas da frota inicial por forma a respeitar o limiar de idade média — e será necessário, já o



vimos, a partir de 2022 em diante —, as viaturas de substituição ou renovação serão totalmente novas (não usadas).

Só assim, repete-se, é que são alcançados os níveis de idade média da frota nos anos de 2022 em diante declarados na proposta.

37. Esta proposição — no sentido de que todas as viaturas que, a partir de 2022, a Scotturb se comprometeu, na proposta, a afetar à execução do contrato, serão novas — configura um juízo objetivo e retira-se necessariamente de dados constantes da proposta com base em operações aritméticas (mesmo se apenas com recurso a cálculos que não estavam nela explicitados).

Se as viaturas a afetar à renovação da frota não fossem viaturas novas, as médias anuais constantes do referido documento da Scotturb (quanto à idade da frota) não seriam as declaradas na sua proposta.

38. Aqui chegados, questionar-se-á porventura o leitor qual o interesse desta conclusão a que chegámos, é dizer, em que medida é relevante, para a questão *sub iudice*, a demonstração de que a Scotturb se comprometeu a afetar à execução do contrato viaturas novas, quando for necessário (e sê-lo-á a partir de 2022/2023) proceder à substituição de veículos que integram a frota inicial.

A explicação é simples: é que, em 2022 (e, claro, nos anos seguintes) não será possível à Scotturb colocar ao serviço uma viatura nova EURO V — com as características das viaturas aqui em causa —, mas apenas EURO VI.

39. Com efeito, nos termos estabelecidos conjugadamente no Regulamento CE n.º 715/2007, de 20 de junho (na redação conferida pelo Regulamento CE n.º 692/2008, de 18 de agosto) e no Regulamento CE n.º 595/2009, de 18 de junho, os limites ambientais estabelecidos nas normas do EURO VI tornaram-se obrigatoriamente aplicáveis, na certificação e homologação de veículos, a partir das seguintes datas:

- 31 de dezembro de 2012, para os novos modelos de viaturas pesadas;
- 31 de dezembro de 2013, para todas as viaturas pesadas novas;
- 1 de setembro de 2014, para novos modelos de viaturas ligeiras comerciais;
- 1 de setembro de 2015, para todas as viaturas ligeiras e comerciais novas.



O que significa que, a partir de cada uma dessas datas, as autoridades nacionais dos Estados-membros da União Europeia deixaram de poder certificar os veículos novos e de modelos novos que não cumprissem a EURO VI.

E significa também, com particular relevância para o presente parecer, que, nos anos de 2022 a 2026, as novas viaturas que a Scotturb se comprometeu (na proposta apresentada) a afetar à execução do contrato concursado cumprirão sempre e necessariamente a EURO VI.

40. São, portanto, duas as conclusões que se retiram:

- (i) De acordo com os dados constantes da proposta — e com as premissas claras e objetivas com base nas quais esses dados foram calculados —, a Scotturb comprometeu-se, no plano de renovação da frota apresentado no Concurso, a substituir (nos *timings* e termos constantes de um documento da sua proposta) veículos da sua frota inicial apenas por viaturas novas;
- (ii) De acordo com a regulamentação europeia, em 2022 (e, claro, nos anos seguintes), não poderão ser emitidos certificados relativos a veículos que não cumpram as normas da EURO VI, ou seja, não poderão ser comercializadas (nem, conseqüentemente, poderão estar em circulação) viaturas novas que não respeitem esse normativo.

41. É à luz destes elementos e premissas que constam expressamente da proposta da Scotturb — e, quando assim não é, trata-se de dados a que se chega, com base naqueles primeiros, de uma forma objetiva e mediante operações aritméticas, como já vimos — que devemos então interpretar (agora não apenas isolada e literalmente, como fizemos antes) a declaração da Consulente, quando ela afirmou que *“a substituição de viaturas é sempre realizada por viaturas com níveis de emissão de NOx no mínimo equivalentes”*.

Se a Scotturb (i) se comprometeu a renovar a sua frota inicial de viaturas (afetas à execução do contrato) apenas com viaturas novas, (ii) se só em 2022 (e nos anos subsequentes) é que haverá substituição de veículos da frota inicial e (iii) se em 2022 apenas serão comercializados viaturas EURO VI, então, o que se conclui, fazendo uma análise e interpretação “holísticas” da proposta, é que, naquela concreta declaração, a Consulente não teve (não pode ter tido) em vista a eventual substituição de viaturas (da frota inicial) EURO V por viaturas (novas) EURO V.



42. Fica, portanto, prejudicada a interpretação (ou dedução) sustentada pelo Júri, no sentido de que a Consulente, na proposta apresentada, apresentaria termos ou condições incompatíveis com o Caderno de Encargos, sendo nossa opinião que ele deverá, em novo relatório, rever a posição assumida, admitindo e considerando, para efeitos de adjudicação, tal proposta.

3.3. A instrução nos procedimentos de contratação pública: os pedidos de esclarecimento das propostas

3.3.1. Os poderes-deveres inquisitórios dos júris

43. O presente trabalho poderia ter terminado no ponto anterior. De qualquer forma, consideramos que, numa apreciação global do problema, é importante fazer também referência aos pedidos de esclarecimentos das propostas (artigo 72.º do CCP), que constituem um afloramento ou concretização, em sede de contratação pública, do princípio do inquisitório posto no artigo 58.º do Código do Procedimento Administrativo (“CPA”).

44. É sabido que os procedimentos administrativos são dominados por esse princípio, estabelecendo-se no citado preceito do CPA que os órgãos administrativos *“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”*.

Significa isto, portanto, que, para o legislador, o *interesse da verdade material*, ou seja, o interesse em que a decisão administrativa seja tomada com base em pressupostos factuais corretos e verdadeiros, com *adesão à realidade*, se sobrepõe claramente ao interesse da verdade formal.

É por isso que se impõe à Administração, nesse artigo 58.º do CPA, o poder, é certo, mas também o dever de proceder às averiguações necessárias ao conhecimento dos factos determinantes para a decisão, exigindo-se-lhe dela a procura e seleção de tudo quanto se mostre com relevo para esse efeito.

45. É verdade que, embora o CCP tenha, no seu artigo 1º-A, estabelecido que na formação dos contratos públicos devem ser respeitados os princípios gerais decorrentes do CPA, a aplicação



do princípio do inquisitório na contratação pública é mitigada, sendo mais estreita a margem de atuação instrutória dada às entidades adjudicantes, seja por causa da matriz concorrencial desses procedimentos, mas também por força do princípio da intangibilidade das propostas.

De qualquer forma, esse princípio vale e tem manifestações muito importantes no quadro do conteúdo e interpretação das propostas apresentadas, admitindo-se as comunicações entre o júri do procedimento e os concorrentes seja para suprimento das irregularidades formais das propostas (artigo 72.º/3), seja para correção de erros de escrita ou de cálculo (artigo 72.º/4), seja — e é esta a parte que mais nos interessa — através dos pedidos de esclarecimentos, sempre que isso seja necessário “*para efeitos de análise e de avaliação*” das propostas (cf. artigo 72.º/1).

46. Assim, é inequívoco disporem as entidades adjudicantes de iniciativa e competência em matéria de diligências e intervenções instrutórias, designadamente quando, em sede de análise e avaliação das propostas, haja nelas informações ou elementos menos claros ou mais dúbios, que possam objetivamente suscitar dúvidas quanto à respetiva interpretação ou alcance.

Independentemente dos compreensíveis limites a esse poder instrutório — que, de resto, o legislador assinalou no artigo 72.º do CCP —, o que é importante afirmar aqui, em primeiro lugar, é que a possibilidade legal de se pedir aos concorrentes esclarecimentos sobre as suas propostas significa que as decisões sobre o seu mérito (avaliação) e legalidade (análise) não têm de se fundar apenas nas informações iniciais constantes das mesmas, podendo também a entidade adjudicante basear-se, *a título complementar*, nas explicações ou esclarecimentos que os concorrentes prestem a sua solicitação.

47. Por outras palavras, os juízos dos órgãos procedimentais em sede de análise e avaliação das propostas devem sempre reportar-se ao conteúdo das propostas, mas, como é evidente, admitindo a lei a solicitação e prestação de esclarecimentos, isso há-de significar que os seus juízos e decisões devem (ou podem) tomar igualmente em consideração as informações e declarações prestadas pelos concorrentes no âmbito de tais esclarecimentos.
48. É também importante assinalar que o poder de solicitar esclarecimentos aos concorrentes não é uma mera *faculdade* de iniciativa instrutória que o júri possa exercer segundo o seu *arbitrio*.



Na verdade, normas de carácter instrutório, como a do artigo 72º do CCP, consubstanciam — enquanto corolário da responsabilidade funcional da Administração em matéria de aquisição do material necessário à ponderação da decisão — *normas de competência*, poderes-deveres funcionalizados em ordem à procura e seleção dos factos reais em que se fundamenta o juízo administrativo e, como tal, de poderes de que a Administração deve fazer uso sempre que as circunstâncias do caso, nomeadamente as dúvidas de facto que o mesmo suscite, o recomendem.

49. É esta a natureza dos referidos *poderes de investigação instrutória*. Não são, é claro, *poderes estritamente vinculados*, mas também não são seguramente *poderes de pura opção administrativa*, cujo exercício esteja dependente de uma escolha juridicamente livre dos júris. São sim, primeiro, *poderes procedimentalmente legítimos*, que a Administração não deve ter pejo de usar, e são, segundo, *poderes-funcionais*, que, podendo até não haver um dever *estrito de agere*, implicam, em certa medida, uma obrigação *de facere* juridicamente enquadrada. Obrigação ou dever, esse, que, uma vez desrespeitado, pode determinar, por si mesmo, a ilegalidade da decisão final por défice de instrução.
- No caso em apreço, teria o Júri o dever de suscitar junto da Scotturb esclarecimento sobre a declaração negocial constante da proposta? Entendemos que sim, como se verá de seguida.

50. Antes disso, porém, uma precisão. É que as questões a que temos de responder são duas.
- A primeira, que já adiantámos acima, está em saber se, atentas as circunstâncias do caso, o Júri poderia (e deveria) ter solicitado um esclarecimento à Scotturb, sobre a declaração constante da sua proposta relativamente à substituição de viaturas.
- A segunda — mais relevante atendendo ao contexto procedimental em que nos movemos — respeita à admissibilidade da resposta que fosse dada pela Consulente a esse eventual pedido.
- Vamos por partes.

3.3.2. A “obrigação de princípio” de pedir um esclarecimento sobre a proposta da Scotturb

51. O ponto de partida é a norma do n.º 1 do artigo 72.º do CCP, nos termos da qual “o júri pode pedir aos concorrentes quaisquer esclarecimentos que considere necessários para efeito da análise e avaliação das mesmas”.



O que se tem em vista são, assim, hipóteses em que se mostra necessário ou conveniente clarificar, aclarar, esclarecer um qualquer elemento de uma proposta menos claro ou que gere dúvida.

Por outras palavras, do que se trata é de *“explicitar ou clarificar o sentido do enunciado que descreve ou define os termos ou condições ou o atributo e que, segundo um critério objetivo, essa explicitação tenha uma correspondência no texto da proposta”*⁶.

Ou, como se pode ler no Acórdão do STA de 10.07.2013 (proc. 0498/13), *“os pedidos de esclarecimentos feitos ao abrigo do disposto nos art.ºs 70.º/1, 166.º/1 e 183.º/1 do CCP não se destinam a suprir erros, omissões ou insuficiências das propostas mas, apenas e tão só, a tornar mais claros e transparentes os seus atributos, os seus elementos ou os termos ou condições relativos a aspectos da execução do contrato”*⁷.

52. O caso que nos ocupa é um caso destes, de dúvida, de (necessidade de) explicitação de um termo ou condição da proposta.

Claro que a solicitação de um esclarecimento à Scotturb sobre o teor e o sentido da sua declaração negocial é questão que apenas se coloca se porventura se rejeitar a interpretação que defendemos acima.

Na verdade, se se entender, como nós entendemos, que, corretamente interpretada, não há entre a proposta da Scotturb e o §4º do ponto 4.1. das Cláusulas Técnicas do Caderno de Encargos qualquer dissenso ou incompatibilidade, a conclusão que se retira é que não há fundamento para a sua exclusão.

53. No entanto, se não for assim, há-de concordar-se, pelo menos, que é no mínimo objetivamente duvidosa a leitura que o Júri do Concurso fez sobre a declaração da Scotturb, principalmente se tivermos em atenção todos os outros elementos da proposta apresentada, e de que acima se deram nota em **3.2.2.**

Ou, numa outra perspetiva, há-de concordar-se que é dúbia a declaração que está aqui em causa constante da proposta da Scotturb.

⁶ Pedro Gonçalves, *Direito...*, cit., p. 769

⁷ A clarificação de que, no caso *sub iudice*, a resposta da Scotturb a um pedido de esclarecimento que lhe fosse (ou seja) formulado seria admissível — não se traduzindo, portanto, numa alteração da proposta, nem se destinando a suprir uma omissão ou insuficiência dela — será feita mais adiante, quando nos debruçarmos sobre o n.º 2 do artigo 72.º do CCP.



54. Neste cenário, e considerando a gravidade de uma decisão de exclusão de uma proposta quando não seja indubitável o fundamento invocado para o efeito, julgamos que o Júri deveria ter feito uso, como se lhe impunha, dos seus poderes-deveres instrutórios, solicitando ao Concorrente esclarecimentos sobre aquela concreta declaração negocial enxertada na proposta.
55. Sem isso, é dizer, decidindo-se pela eventual exclusão da proposta da Scotturb sem que lhe sejam solicitados esclarecimentos, julgamos que haverá ilegalidade por violação do *princípio da imparcialidade*, melhor, de ilegalidade por *défice do material de ponderação* ou, simplesmente, por *défice de instrução*, resultante precisamente da não realização (injustificada) de qualquer diligência instrutória, quando todas as circunstâncias pertinentes e atendíveis apontavam para a utilidade, senão mesmo para a necessidade, de exercício dos referidos poderes-deveres instrutórios⁸.
- Ou, nas palavras empregues pelo TCA Sul no seu Acórdão de 29.03.2012, já referido, entendemos *“que o Júri, ao não solicitar esclarecimentos acerca deste ponto, (...) violou o disposto nos artigos 72º nº1 do CCP, 56º do CPA”*.

3.3.3. A admissibilidade e atendibilidade dos esclarecimentos a prestar pela Scotturb

56. Assente que o Júri poderia e deveria, como “obrigação de princípio”, ter solicitado à Consulente um esclarecimento sobre o sentido e alcance da sua afirmação (*“a substituição de viaturas é sempre realizada por viaturas com níveis de emissão de NOx no mínimo equivalentes”*), será que haveria alguma violação dos limites legais dos esclarecimentos?
57. A resposta deve ser dada à luz do n.º 2 do artigo 72.º do CCP, que estabelece o seguinte:
“Os esclarecimentos prestados pelos respetivos concorrentes fazem parte integrante das mesmas, desde que não contrariem os elementos constantes dos documentos que as

⁸ A este propósito, e sustentando a ilegalidade dos atos administrativos quando haja défice de instrução, veja-se o Acórdão do TCA Norte de 09.03.2007 (proc. 02187/05.7BEPRT) e, na doutrina, Mário Esteves de Oliveira / Pedro Costa Gonçalves / Pacheco de Amorim, *Código do Procedimento Administrativo Comentado*, 2.ª Ed., Almedina, 2007, p. 308, e David Duarte, *Procedimentalização, participação e fundamentação: para uma concretização do princípio da imparcialidade administrativa como parâmetro decisório*, p. 458 e ss.



constituem, não alterem ou completem os respetivos atributos, nem visem suprir omissões que determinam a sua exclusão nos termos do disposto na alínea a) do n.º 2 do artigo 70.º.

A ideia principal desta norma é, como já se alinhavou acima, a de que os esclarecimentos são isso mesmo, uma informação, uma aclaração, uma explicação, destinada a elucidar, a tornar claro, congruente ou inequívoco, um elemento que na proposta estava (ou aparentava estar) apresentado ou formulado de modo pouco claro, dúbio, polissémico ou menos apreensível.

58. Em resposta a um pedido que lhe fosse feito, a Scotturb poderia vir elucidar o Júri de que, ao ter declarado que *“a substituição de viaturas é sempre realizada por viaturas com níveis de emissão de NOx no mínimo equivalentes”*, estava unicamente a assumir, em consonância com o regime do Caderno de Encargos, um compromisso mínimo (substituição por viaturas com níveis de emissão de NOx *no mínimo* equivalentes) que naturalmente não significa nem implica — nem pode ser interpretado como — uma rejeição ou derrogação de disposições imperativas do Caderno de Encargos, nomeadamente aquela que determina que viaturas EURO V sejam substituídas por viaturas EURO VI.

Poderia ainda a Consulente esclarecer que esta última regra do Caderno de Encargos tem pleno acolhimento na declaração negocial constante da proposta, pois o que nesta se disse foi que a nova viatura seria, em termos de emissões de NOx, *no mínimo* equivalente ao veículo substituído, o que significa que tal declaração cobre (e acolhe) também a obrigação de trocar uma viatura EURO V por uma viatura EURO VI.

E poderia ainda afirmar haver na sua proposta dados ou documentos com base nos quais seria possível, com recurso a operações aritméticas, chegar à conclusão de que as viaturas de substituição seriam sempre novas e, como tal, necessariamente com os níveis de emissão de NOx homologados para as viaturas EURO VI.

59. Ora, como se vê, não só se trata de meros esclarecimentos (aclaração de dúvidas suscitadas por uma declaração constante da proposta), como não contrariariam eles qualquer elemento dessa mesma proposta.

O que significa que um eventual esclarecimento prestado pela Scotturb neste sentido seria atendível e passível de ser tomado em consideração pelo Júri.



CONCLUSÕES

1. Nos termos da alínea b) do artigo 70.º/2 do CCP, será objeto de exclusão uma proposta que apresente um termo ou condição que esteja em desconformidade com um aspeto da execução do contrato subtraído à concorrência pelo caderno de encargos — não bastando um juízo de suspeição ou uma probabilidade de violação ou de incompatibilidade entre a proposta e o caderno de encargos.
2. Uma proposta só pode ser excluída com tal fundamento quando ela seja (objetivamente) incompatível com (quando viole, portanto) o caderno de encargos; para que haja incompatibilidade entre a proposta e o caderno de encargos é absolutamente necessário que, cumprindo-se a proposta, o concorrente viole o caderno de encargos, ou cumprindo-se o caderno de encargos, o concorrente contradiga (viole) o que afirmou na proposta.
3. A declaração negocial feita pela Scotturb na sua proposta (*“a substituição de viaturas é sempre realizada por viaturas com níveis de emissão de NOx no mínimo equivalentes”*) não viola o disposto no §4º do ponto 4.1. das Cláusulas Técnicas do Caderno de Encargos (*“as novas viaturas [standard] a afetar à prestação do serviço têm de ser, no mínimo, equivalentes em termos de emissões de NOx às viaturas a substituir, com exceção da substituição das viaturas Euro V que terão de ser substituídas, no mínimo, por viaturas Euro VI”*).
4. Mostra-se decisivo, para chegar a essa conclusão, a circunstância de a Scotturb ter declarado que as novas viaturas a afetar ao serviço de transporte teriam níveis de emissão de NOx *no mínimo equivalentes* aos das viaturas substituídas — o que é substancialmente diferente (e, no caso, decisivamente diferente) de se declarar que as novas viaturas teriam níveis de emissão de NOx *equivalentes* aos das viaturas substituídas.
5. O compromisso, assumido pela Scotturb, de substituir viaturas com níveis de emissão de NOx *no mínimo equivalentes* aos dos veículos substituídos permite acomodar e obedecer (também) à regra posta no CE segundo a qual as viaturas EURO V devem ser substituídas, no mínimo, por viaturas EURO VI.
6. Em suma, quando, na fase de execução do contrato, for necessário substituir uma viatura EURO V, o termo ou condição da proposta da Scotturb e a imposição do Caderno de Encargos serão ambos respeitados: o novo veículo será uma viatura EURO VI (como determina o Caderno de Encargos) e o novo veículo terá um nível de emissão inferior ao da viatura



substituída, ou seja, para lá do patamar mínimo a que a Scotturb se vinculou em sede concursal (nível de emissão no mínimo equivalente ao da viatura substituída).

7. A possibilidade verbal de dar cumprimento à proposta e ao caderno de encargos é a “prova dos nove” sobre a inexistência de qualquer incompatibilidade entre esses documentos.
8. Compreendemos que o Júri se tenha deixado “sugestionar” pelo facto de o Concorrente ter transcrito apenas uma parte do Caderno de Encargos e não ter reproduzido a parte final do parágrafo em causa e que, numa primeira análise, tenha considerado, assim como se fosse uma espécie de argumento *a contrario*, que, se o Concorrente não transcreveu até ao fim o parágrafo, é porque quis refutar o que lá se escrevia ou dizia, mas a verdade é que, ali onde o Júri vê desconformidade expressa — e só nesses casos é que há lugar à aplicação da alínea b) do n.º 2 do artigo 70.º do CCP —, o que há, em rigor, é apenas “silêncio” (por não transcrição de uma parte do Caderno de Encargos) e plena compatibilidade (entre o teor da proposta e do Caderno de Encargos).
9. Não há assim qualquer contradição entre o declarado pela Scotturb na sua proposta e as regras imperativas do CE aplicáveis à substituição de viaturas.
10. Essa conclusão sai reforçada se atentarmos no teor da proposta da Scotturb, agora de uma perspetiva global, nomeadamente nos compromissos expressamente assumidos pela Consulente no “*plano de renovação de frota*” que instruiu a sua proposta e nos pressupostos implícitos (mas objetivos e determináveis mediante operações aritméticas) em que esses compromissos assentam.
11. Tendo em consideração os dados relativos à frota inicial a afetar à execução do contrato (constante de um quadro da proposta), a evolução da idade média da frota de viaturas e os termos e *timings* de substituição de viaturas (tudo elementos constantes de outro quadro da proposta, o já mencionado “*plano de renovação de frota*”), consegue concluir-se de forma objetiva — fazendo uns cálculos aritméticos com base naqueles dados constantes da proposta Scotturb — que a Consulente se comprometeu a afetar à execução do contrato apenas viaturas novas (em substituição de viaturas da sua frota inicial).
12. Em 2022 (e nos anos seguintes), não poderão ser comercializadas viaturas (novas) EURO V, sendo precisamente a partir desse ano que, de acordo com a sua proposta, a Scotturb começará a proceder à substituição de viaturas integrantes da frota inicial — o que apenas confirma que, ao declarar na sua proposta que “*a substituição de viaturas é sempre realizada por viaturas com níveis de emissão de NOx no mínimo equivalentes*”, a Consulente (um



operador económico experiente e conhecedor do mercado) não quis dizer, não pode ter querido dizer que, nos termos e *timings* do seu “*plano de renovação de frota*”, procederia à substituição de viaturas EURO V por viaturas novas EURO V (algo que não existirá).

13. Não existe, por conseguinte, fundamento que permita a exclusão da proposta da Scotturb, por não estarmos perante um caso em que a análise revele que a proposta apresenta um termo ou condição que viola aspetos da execução do contrato subtraídos à concorrência.
14. Mesmo admitindo que a declaração negocial feita pela Scotturb pudesse gerar dúvidas ao Júri, não sendo incontroverso o respetivo sentido e alcance (mas sendo objetivamente duvidosa a leitura que esse órgão fez de tal declaração), entendemos ter o Júri uma “obrigação de princípio” — atentas as circunstâncias do caso concreto — de solicitar à Consulente esclarecimentos sobre essa parte da proposta.
15. Um esclarecimento, explicação ou aclaração que fosse prestado com base nas considerações feitas neste parecer em nada alteraria o teor (o sentido ou o alcance) da proposta da Scotturb, sendo portanto perfeitamente admissível e atendível à luz do n.º 2 do artigo 72.º do CCP — e, ao não o ter solicitado (ou não vir a solicitar), o Júri incorreu (ou incorrerá) em violação do princípio da imparcialidade, determinante da ilegalidade de uma eventual decisão de exclusão da proposta da Consulente, por *défice do material de ponderação* (ou *défice de instrução*).

(Rodrigo Esteves de Oliveira)

Doutor em Direito — Professor Auxiliar da Faculdade de Direito de Coimbra — Advogado



ANEXO V – Parecer Técnico-Económico



Scotturb

**CONCURSO PÚBLICO DE PRESTAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE
RODOVIÁRIO REGULAR DE PASSAGEIROS NO CONCELHO DE CASCAIS**

Parecer Técnico e Económico sobre a proposta do Concorrente Empresa Martín

21 DE MARÇO DE 2019

PROPOSTA 048/2019

vtm
DELIVERING DISTINCTIVE SOLUTIONS



Este documento foi produzido para ser impresso em frente e verso,
e assim reduzir o seu impacte no consumo de recursos do planeta.



ÍNDICE

1	Enquadramento.....	3
2	Idade média da frota	4
3	Análise económico-financeira da operação	6
4	Conclusões.....	8



1 ENQUADRAMENTO

A Scotturb apresentou proposta ao Concurso Público de Prestação do Serviço Público do Transporte Rodoviário Regular de Passageiros no Concelho de Cascais. Foi apresentada mais uma proposta a este concurso pelo Concorrente Empresa Martín, que foi indicada como vencedora no Relatório Preliminar do Júri do Concurso.

Neste contexto, a Scotturb solicitou à VTM uma análise detalhada dos documentos do concurso e da proposta do Concorrente Empresa Martín e que se pronunciasse sobre o grau de adesão dessa proposta ao disposto nos documentos do concurso, bem como sobre a sua viabilidade económico-financeira. Dessa análise identificámos duas desconformidades que consideramos muito relevantes para o processo de adjudicação, que descrevemos de seguida.

A VTM é uma consultora independente de referência no domínio da mobilidade, sistemas de transportes e infraestruturas, que está a viver a sua quarta década. Servimos clientes globalmente a partir dos nossos escritórios de Lisboa e de Madrid. Somos reconhecidos como especialistas neste setor e a nossa experiência cobre transversalmente todos os modos de transporte, aspetos de planeamento estratégico, operações, transações e economia e regulação setorial. Detemos uma sólida experiência nesta indústria fruto do nosso envolvimento ao longo de quase quatro décadas com cerca de 120 clientes, em mais de 1.000 assessorias. Nas duas últimas décadas participámos em praticamente todos os grandes ciclos de investimento do setor dos transportes na Península Ibérica. Mais recentemente temos assessorado autoridades de transporte e operadores em processos concorrenciais para a implementação do Regulamento 1370/2007 na Península Ibérica.

No contexto específico da elaboração deste parecer a VTM, e os membros da sua equipa, não se encontram em situação de conflito de interesses.

2 IDADE MÉDIA DA FROTA

O plano de compra e renovação de frota apresentado pela Empresa Martín na sua proposta não assegura a idade média de 6 anos completos da frota no último ano do contrato (ano 7) e, na eventualidade de se verificar o seu prolongamento (até ao ano 10), nunca se verifica a idade média de 6 anos na frota de autocarros standard nos períodos de renovação do contrato.

Considerando o quadro de renovação de frota apresentado pelo concorrente Empresa Martín, no Ano 7 da operação efetiva, a idade média da frota de autocarros standard será sempre superior a 6 anos. Nestas condições, afigura-se-nos que incumpe o nº 4.1 da Parte II – Cláusulas Técnicas do Caderno de Encargos.

Como pressuposto desta análise assumiu-se que o Ano 1 apresentado pelo Concorrente Empresa Martín inclui o período de transição de 8 meses proposto. Só assim se aceita que no final do Ano 1 a idade média da frota de veículos standard seja de 0 anos. Neste pressuposto, o contrato de 7 anos terminará ao 8º mês do Ano 8, ou seja, após 84 meses de operação:

- Ano 1: 8 meses de período de transição + 4 meses de operação
- Ano 2: 12 meses de operação
- Ano 3: 12 meses de operação
- Ano 4: 12 meses de operação
- Ano 5: 12 meses de operação
- Ano 6: 12 meses de operação
- Ano 7: 12 meses de operação
- Ano 8: 8 meses de operação

No pressuposto que não haverá renovação de frota de veículos standard antes do ano 9, conforme apresentado pelo Concorrente Empresa Martín na sua proposta, conclui-se que a idade média da frota no final do Ano 7 será de 6,3 meses e que no final do período de contrato (nos últimos 20 meses dos 84 meses de operação) a frota standard terá uma idade média superior a 6 anos. A proposta não cumpre o disposto no n.º 4.1 da Parte II – Cláusulas Técnicas do Caderno de Encargos, ou seja, uma idade média da frota não superior a 6 anos completos.

	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8
Período Transição	Operação							
	8 meses	4 meses	12 meses	12 meses	12 meses	12 meses	12 meses	8 meses
Frota Standard	-	79	79	79	79	79	79	79
Idade Média	-	0,3	1,3	2,3	3,3	4,3	5,3	6,3
Cumprimento nº 4.1 - Parte II (CE)	-	Cumpre	Cumpre	Cumpre	Cumpre	Cumpre	Cumpre	Não Cumpre
								Não Cumpre

Para além disso, e na eventualidade de o contrato ser prorrogado, o plano de renovação de frota apresentado conduz ao incumprimento do referido número do Caderno de Encargos. Para esta análise, não havendo detalhe sobre o momento da renovação da frota, assumiu-se que os novos veículos adquiridos nos anos 8 e 9 (conforme proposta do Concorrente Empresa Martín) ocorreriam na hipótese mais favorável ao concorrente isto é, no início de cada renovação de contrato, conforme indicado na tabela seguinte.

	Ano 8		Ano 9		Ano 10	
	Contrato Inicial	1ª Renovação	2ª Renovação	3ª Renovação	4ª Renovação	5ª Renovação
	8 meses	4 meses	8 meses	4 meses	8 meses	4 meses
Frota Standard	79	79	79	79	79	79
Idade Média	7,0	6,2	6,8	6,0	6,6	7,0
Cumprimento nº 4.1 - Parte II (CE)	Não Cumpre	Não Cumpre	Não Cumpre	Cumpre	Não Cumpre	Não Cumpre



3 ANÁLISE ECONÓMICO-FINANCEIRA DA OPERAÇÃO

Procedeu-se a uma análise de alto nível da operação tendo por base as especificações estabelecidas nos documentos do concurso, os elementos disponibilizados pelo concorrente Empresa Martin na sua proposta e o conhecimento profundo que a equipa da VTM detém da indústria, em particular dos fatores de custo associados a operações comparáveis.

Essa análise conduziu a conclusões inequívocas, como segue:

- com o pagamento por quilómetro proposto pelo Concorrente, de 1,76€, não é possível obter níveis de rentabilidade positivos para o investimento e operação em 7 anos de operação.
- salienta-se que não se trata de obter níveis de rentabilidade abaixo da prática corrente de indústria, mas sim obter sempre, e em qualquer circunstância, rentabilidades negativas mesmo nos cenários mais favoráveis da gestão dos investimentos e dos custos de operação.

Para o desenvolvimento desta análise foram utilizados alguns indicadores de referência do setor relativamente a custos associados ao contrato, nomeadamente:

- Aquisição de veículos: 220 mil € para veículos standard e 95 mil € para veículos do tipo minibus, hipóteses que se consideram muito favoráveis face aos preços de referência de mercado. Testaram-se na análise variações significativas destes valores.
- Investimento em parque de veículos, oficinas, instalações e equipamentos associados: 1,5 milhões €. Analisaram-se variações deste valor.
- Recursos humanos: 210 funcionários, dos quais 182 correspondem a motoristas, com um custo médio anual de 19 mil € por funcionário. Analisaram-se variações em torno destes valores.
- Combustível: consumo médio dos veículos de 45 litros / 100 km e a um custo médio de 0.95 € / litro de combustível. Analisaram-se variações em torno destes valores.
- Manutenção: custo médio de 0,2 € por veículo-km realizado para todas as ações de manutenção previstas no contrato.
- Outros custos gerais de funcionamento: equivalentes a 15% dos custos com combustível, manutenção e pessoal, tendo-se analisado variações a este valor.
- Não se consideraram custos com encargos financeiros com a aquisição de frota, financiamento dos investimentos iniciais e com as necessidades de financiamento de tesouraria para fazer frente ao prazo médio de recebimento do Município de Cascais. Esta é uma hipótese muito favorável à viabilização do projeto.

Na análise desenvolvida assumiu-se a possibilidade de o operador alienar os veículos substituídos de acordo com o plano de renovação proposto. Para a estimativa do valor de alienação utilizaram-se como referência valores entre

20% a 40% do valor de aquisição dos veículos. Assumiu-se ainda que a alienação ocorreria no ano de entrada em operação dos novos veículos adquiridos. Assumiu-se, por fim, que no termo do contrato, toda a frota seria alienada, hipótese sempre favorável à análise do projeto.

Aos custos de investimento atrás mencionados, acresce ainda a contrapartida financeira para reforço tecnológico da operação, no valor de 1,92 milhões €, nos termos do Artigo 10.º ao Caderno de Encargos.

Com base nestes pressupostos, e das variações assumidas, obtiveram-se valores de TIR entre os -3% e os -10%, não sendo por isso sequer razoável fazer qualquer comparação com as práticas correntes de indústria. Estes níveis de rentabilidade põem também em risco a adequada implementação do plano de operação previsto e, consequentemente, dos níveis de serviço esperados pela Câmara Municipal de Cascais.



4 CONCLUSÕES

Da análise que efetuámos aos documentos do concurso, nomeadamente ao Programa do Concurso e ao Caderno de Encargos, e à proposta do Concorrente Empresa Martín, concluiu-se que:

- A proposta do concorrente Martín não cumpre o disposto no nº 4.1 da Parte II – Cláusulas Técnicas do Caderno de Encargos no que se refere à idade média da frota de viaturas standard em operação ao longo do período do contrato (7 anos). Concluímos também que o plano de renovação de frota proposto não assegura o cumprimento da idade média máxima permitida para este tipo de veículos na eventualidade de se verificar uma extensão do contrato.
- Em nenhuma circunstância é possível que o operador venha a ter um desempenho económico-financeiro positivo considerando o valor proposto para o pagamento por VKm em operação de 1,76€. Analisaram-se múltiplos cenários tendo por base combinações muito favoráveis e pouco favoráveis de valores de referência de indústria internacional e nacional aplicados à operação da frota proposta pelo concorrente. Obtiveram-se sempre níveis de rentabilidade negativos, o que indica claramente a insustentabilidade da operação proposta.

Oeiras, 21 de Março de 2019



Nuno Soares Ribeiro

Sócio Gerente



Lisboa

Ed. Central Plaza - Av. 25 de Abril de 1974, 23 - 2ªA
2795 - 197 Linda-a-Velha - Portugal
Tel. (+351) 21 415 96 00
Fax. (+351) 21 415 96 08
geral@vtm-global.com
www.vtm-global.com

Madrid

Edificio Cuzco III
Paseo de la Castellana, 135. Planta 8. Oficina 828
28046 Madrid - España
Móv. (+34) 654 647 121
geral@vtm-global.com
www.vtm-global.com



Notificação de Submissão de Documento - Procedimento 893/DCOP/2018.

Destinatário(s)	cperez@gruporuiz.com
Emissor	BizGov
Data	Tue Mar 05 17:39:08 WET 2019

Referência do Procedimento: 893/DCOP/2018

Nome do Ficheiro: Anexo II Preco unitario km.pdf

Sumário do Ficheiro: 9jqDFx67AQxuHNBYPHSXTHIZBVn8UpadH5j+P9PSrHA=

Tamanho do Ficheiro: 466 KB

Dados do certificado 1

Data de Submissão: 05/03/2019 17:39:04

Titular: CN=ALBERTO EGIDO MARTINEZ,givenName=ALBERTO,SN=EGIDO MARTINEZ,serialNumber=PNOES-70038107W,EMAIL=aegido@gruporuiz.com,OU=Obs1 - COM PODERES PARA VINCULAR A

ENTIDADE,OU=Entitlement - ASSINAR EM PLATAFORMAS ELECTRONICAS DE CONTRATACAO,OU=Terms of use at <https://www.digitalsign.pt/ECDIGITALSIGN/rpa>,OU=Certificate Profile - Qualified Certificate -

Representative,2.5.4.97=#140F56415445532D413238313036303033,O=EMPRESA MARTINI, S.A.,C=ES

Emissor: CN=DigitalSign Qualified CA - G3,OU=Class 2 Managed PKI Individual Subscriber CA,OU=Symantec Trust Network,O=DigitalSign - Certificadora Digital,C=PT

Número de série: 76344866895230470095990424226954410502



Notificação de Submissão de Documento - Procedimento 893/DCOP/2018.

Destinatário(s)	cperez@gruporuiz.com
Emissor	BizGov
Data	Tue Mar 05 17:40:31 WET 2019

Referência do Procedimento: 893/DCOP/2018

Nome do Ficheiro: Emisiones NOx Flota.pdf

Sumário do Ficheiro: kjhot63mVVUdMMMueG8www3Cd4APRFcNwpSxFY1K7Ao=

Tamanho do Ficheiro: 504 KB

Dados do certificado 1

Data de Submissão: 05/03/2019 17:40:28

Titular: CN=ALBERTO EGIDO MARTINEZ,givenName=ALBERTO,SN=EGIDO MARTINEZ,serialNumber=PNOES-70038107W,EMAIL=aegido@gruporuiz.com,OU=Obs1 - COM PODERES PARA VINCULAR A

ENTIDADE,OU=Entitlement - ASSINAR EM PLATAFORMAS ELECTRONICAS DE CONTRATACAO,OU=Terms of use at <https://www.digitalsign.pt/ECDIGITALSIGN/rpa>,OU=Certificate Profile - Qualified Certificate -

Representative,2.5.4.97=#140F56415445532D413238313036303033,O=EMPRESA MARTIN\, S.A.,C=ES

Emissor: CN=DigitalSign Qualified CA - G3,OU=Class 2 Managed PKI Individual Subscriber CA,OU=Symantec Trust Network,O=DigitalSign - Certificadora Digital,C=PT

Número de série: 76344866895230470095990424226954410502



Notificação de Submissão de Documento - Procedimento 893/DCOP/2018.

Destinatário(s)	cperez@gruporuiz.com
Emissor	BizGov
Data	Tue Mar 05 17:41:15 WET 2019

Referência do Procedimento: 893/DCOP/2018

Nome do Ficheiro: Periodo Transitorio.pdf

Sumário do Ficheiro: CCRN5PI5bCL4/5Ayf6qqaEvq7xa5K0RwgTht12a/U2s=

Tamanho do Ficheiro: 2 MB

Dados do certificado 1

Data de Submissão: 05/03/2019 17:41:11

Titular: CN=ALBERTO EGIDO MARTINEZ,givenName=ALBERTO,SN=EGIDO MARTINEZ,serialNumber=PNOES-70038107W,EMAIL=aegido@gruporuiz.com,OU=Obs1 - COM PODERES PARA VINCULAR A ENTIDADE,OU=Entitlement - ASSINAR EM PLATAFORMAS ELECTRONICAS DE CONTRATACAO,OU=Terms of use at <https://www.digitalsign.pt/ECDIGITALSIGN/rpa>,OU=Certificate Profile - Qualified Certificate - Representative,2.5.4.97=#140F56415445532D413238313036303033,O=EMPRESA MARTINI, S.A.,C=ES

Emissor: CN=DigitalSign Qualified CA - G3,OU=Class 2 Managed PKI Individual Subscriber CA,OU=Symantec Trust Network,O=DigitalSign - Certificadora Digital,C=PT

Número de série: 76344866895230470095990424226954410502



Notificação de Submissão de Documento - Procedimento 893/DCOP/2018.

Destinatário(s)	cperez@gruporuiz.com
Emissor	BizGov
Data	Tue Mar 05 17:42:43 WET 2019

Referência do Procedimento: 893/DCOP/2018

Nome do Ficheiro: Ponto 48 das clausulas tecnicas do Cuaderno de Encargos.pdf

Sumário do Ficheiro: kDghoj9Yuck8advWbPwDBnc48BhjZ4gePgFQyMjAfik=

Tamanho do Ficheiro: 1 MB

Dados do certificado 1

Data de Submissão: 05/03/2019 17:42:37

Titular: CN=ALBERTO EGIDO MARTINEZ,givenName=ALBERTO,SN=EGIDO MARTINEZ,serialNumber=PNOES-70038107W,EMAIL=aegido@gruporuiz.com,OU=Obs1 - COM PODERES PARA VINCULAR A

ENTIDADE,OU=Entitlement - ASSINAR EM PLATAFORMAS ELECTRONICAS DE CONTRATACAO,OU=Terms of use at <https://www.digitalsign.pt/ECDIGITALSIGN/rpa>,OU=Certificate Profile - Qualified Certificate -

Representative,2.5.4.97=#140F56415445532D413238313036303033,O=EMPRESA MARTIN\, S.A.,C=ES

Emissor: CN=DigitalSign Qualified CA - G3,OU=Class 2 Managed PKI Individual Subscriber CA,OU=Symantec Trust Network,O=DigitalSign - Certificadora Digital,C=PT

Número de série: 76344866895230470095990424226954410502

Notificação de Submissão de Documento - Procedimento 893/DCOP/2018.

Destinatário(s)	cperez@gruporuiz.com
Emissor	BizGov
Data	Tue Mar 05 17:43:35 WET 2019

Referência do Procedimento: 893/DCOP/2018

Nome do Ficheiro: DEUCP.pdf

Sumário do Ficheiro: LdnBVLxO6oc2Gpffv7O31EoPN1eicWu29HzptYGu0Uo=

Tamanho do Ficheiro: 5 MB

Dados do certificado 1

Data de Submissão: 05/03/2019 17:43:17

Titular: CN=ALBERTO EGIDO MARTINEZ,givenName=ALBERTO,SN=EGIDO MARTINEZ,serialNumber=PNOES-70038107W,EMAIL=aegido@gruporuiz.com,OU=Obs1 - COM PODERES PARA VINCULAR A

ENTIDADE,OU=Entitlement - ASSINAR EM PLATAFORMAS ELECTRONICAS DE CONTRATACAO,OU=Terms of use at <https://www.digitalsign.pt/ECDIGITALSIGN/rpa>,OU=Certificate Profile - Qualified Certificate -

Representative,2.5.4.97=#140F56415445532D413238313036303033,O=EMPRESA MARTIN\, S.A.,C=ES

Emissor: CN=DigitalSign Qualified CA - G3,OU=Class 2 Managed PKI Individual Subscriber CA,OU=Symantec Trust Network,O=DigitalSign - Certificadora Digital,C=PT

Número de série: 76344866895230470095990424226954410502



Ao Exmo. Júri do

Concurso público internacional para a prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no concelho de Cascais

Assunto: Parecer Técnico e Económico da VTM – Consultores em Engenharia e Planeamento, Lda, datado de 21 de março de 2019, relativamente à eventual prática de preços predatórios por parte do Concorrente Empresa Martín

Exmos. Senhores,

Na sequência dos vossos contactos, vimos por este meio apresentar-vos os nossos comentários à dúvida suscitada pela VTM – Consultores em Engenharia e Planeamento, Lda. (“VTM”), relativamente à eventual prática de preços predatórios por parte do Concorrente Empresa Martín, no âmbito do Concurso em epígrafe.

1. Enquadramento

Nos dias 27 e 30 de novembro de 2018, foi publicado, respetivamente, em Diário da República e no Jornal Oficial da União Europeia, o concurso público internacional lançado pelo MUNICÍPIO DE CASCAIS para a prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no concelho de Cascais.

Findo o prazo para apresentação de propostas, verificou-se terem sido três os concorrentes a apresentar propostas, tendo o júri do concurso, após a análise das mesmas, concluído pela exclusão de duas, a saber a OVNITUR – Viagens e Turismo, Lda. e a SCOTTURB – TRANSPORTES URBANOS, LDA. Restando apenas uma proposta admitida, a do Concorrente EMPRESA MARTIN, SA, o júri procedeu à sua avaliação e notificação dos concorrentes à cerca do relatório preliminar, podendo estes pronunciar-se por escrito, caso o entendessem fazer.



É nesse contexto que a concorrente SCOTTURB – TRANSPORTES URBANOS, LDA, apresentou a sua pronúncia, alegando a ilegalidade da decisão da exclusão da sua proposta, bem como a ilegalidade da decisão de admitir a proposta do Concorrente EMPRESA MARTIN, SA.

Para suportar as conclusões acerca da ilegalidade da decisão de admitir a proposta do Concorrente EMPRESA MARTIN, SA, nomeadamente pela alegada prática de preços predatórios por parte deste Concorrente, a SCOTTURB – TRANSPORTES URBANOS, LDA, apresentou um “Parecer Técnico e Económico sobre a proposta do Concorrente Empresa Martín”, de 21 de março de 2019, da responsabilidade da VTM, que conclui que *“com o pagamento proposto pelo Concorrente [EMPRESA MARTIN, SA], de 1,76 euros, não é possível obter níveis de rentabilidade positivos para o investimento e operação em 7 anos de operação”* (pág. 6 do referido documento), acrescentando ainda: *“salienta-se que não se trata de obter níveis de rentabilidade abaixo da prática corrente de indústria, mas sim obter sempre, e em qualquer circunstância, rentabilidades negativas mesmo nos cenários mais favoráveis da gestão dos investimentos e dos custos de operação.”* (pág. 6 do mesmo documento).

2. Alguns comentários ao Parecer Técnico e Económico da VTM relativamente à alegada prática de preços predatórios por parte do Concorrente Empresa Martín

O Parecer da VTM acima referido baseia as suas conclusões num conjunto de pressupostos (“indicadores de referência do sector” – cfr. pág. 6 do mencionado documento), que considerou como possíveis, embora geralmente os apresente como correspondendo a valores favoráveis. Para esse conjunto de pressupostos, e de acordo com o mesmo Parecer da VTM, o preço de 1,76€ por quilómetro apresentado a Concurso pelo Concorrente EMPRESA MARTÍN configuraria uma situação de *dumping*, na medida em que implicaria resultados negativos em todos os anos da operação.

Não tendo a VTM apresentado todos os cálculos efectuados ou o modelo usado no seu Parecer, não nos é possível confirmar a correção das conclusões apresentadas. De modo semelhante, não tendo os Concorrentes apresentado a Concurso os seus pressupostos económico-financeiros de investimento, de operação e de financiamento – tal não era pedido no Caderno de Encargos – não nos é possível aferir de que modo os pressupostos considerados pelos vários Concorrentes (EMPRESA MARTÍN ou SCOTTURB) possam divergir dos pressupostos considerados pela VTM, ou aferir a razoabilidade de cada um dos pressupostos utilizados.



Nesse sentido, apenas podemos comentar possíveis cenários de investimento, de operação e de financiamento, e confirmar se algum desses cenários poderia viabilizar um preço por quilómetro igual ou inferior a 1,76€, afastando assim as dúvidas de prática de preços predatórios levantadas no Parecer da VTM.

Em Junho de 2018, a NovaSBE preparou para a Câmara Municipal de Cascais um “Relatório de estudo económico-financeiro de base ao Concurso Internacional de Operação do Transporte Público Rodoviário de Passageiros no Município de Cascais” (o “Relatório”) com o objectivo de estimar o preço por quilómetro que se obteria para um conjunto de pressupostos razoáveis, mas entendidos, no geral, como conservadores: *“O objetivo do presente relatório é o de descrever os pressupostos e a metodologia de análise seguidos no apuramento dos resultados que um “operador tipo” poderia esperar, considerando o serviço público de transporte rodoviário nos moldes definidos pela CMC. O preço por quilómetro que viabilizaria económica e financeiramente a Operação, e que resulta deste estudo, deveria ser uma aproximação ao preço que o mercado, se fosse concorrencial, estaria disposto a receber para prestar o serviço em causa e, nesse sentido, servir para balizar as propostas que se apresentarem a Concurso, assumindo-se como um preço máximo.”* (cfr. pág. 8 do referido Relatório).

Com base no conjunto de pressupostos detalhados ao longo do estudo, admitiu-se que, em condições concorrenciais, fosse possível obter um preço por quilómetro de 2,21€ - valor que se considerou como preço máximo do Concurso.

Embora a NovaSBE e os consultores da Câmara Municipal de Cascais, nomeadamente a TRENMO, tenham procurado estimar pressupostos gerais (e.g. inflação, fiscalidade), de investimento (e.g. preço de aquisição da frota, desvalorização comercial anual dos autocarros, custos de aquisição de terrenos, edifícios e equipamentos, etc.), de operação (e.g. número de motoristas necessário considerando turnos, folgas e taxas de absentismo, consumo médio dos autocarros, custos de manutenção, despesas gerais com seguros, limpeza e higiene, etc.), e de financiamento (e.g. necessidades anuais de financiamento, custo de financiamento próprio e alheio) razoáveis, é certamente de admitir que outros cenários pudessem ter sido considerados. Nesse sentido, apresentaram-se ainda no referido estudo algumas análises de sensibilidade que não esgotaram, contudo, todos os cenários possíveis. Note-se que, tendo o estudo como objectivo determinar um preço máximo a considerar no Concurso, não se testaram limiares de preços mínimos associados a pressupostos mais favoráveis (mesmo que possíveis).

Já o Parecer da VTM procura apresentar um conjunto de pressupostos que corresponderia, na sua opinião, a um cenário de limiar de preços mínimos:

- Valor de aquisição de veículos standard de 220 mil euros e de minibus de 95 mil euros, aos quais se adicionará ainda um valor global de 1,92 milhões de euros para reforço tecnológico da operação;



- Valor do investimento em parque de veículos, oficinas e equipamentos de 1,5 milhões de euros;
- 210 funcionários, dos quais 182 motoristas e um custo médio anual com o pessoal de 19 mil euros;
- O preço de 0,95 euros por litro de combustível e um consumo médio de 45 litros/100 Km;
- O valor da manutenção dos veículos a 0,2 euros por veículo-Km;
- Os restantes custos gerais como 15% do total dos custos com pessoal, manutenção e combustível;
- A inexistência de encargos com eventuais necessidades de financiamento de tesouraria.
- Valor de venda final dos veículos entre 20% e 40% do preço base de aquisição;

De facto, os pressupostos explicitados pela VTM são na generalidade consideravelmente mais optimistas do que os considerados no estudo da NovaSBE, resultando num preço por quilómetro inferior: 1,90€ vs 2,21€ - o que seria de esperar, uma vez que os dois estudos têm objetivos/perspectivas diferentes. Na tabela abaixo apresenta-se uma comparação entre os pressupostos considerados pela VTM (cenário "VTM") e pela NovaSBE (cenário "Concurso"), bem como o preço por quilómetro que viabilizaria económica e financeiramente a operação.

Tabela 1 - Cenários alternativos de pressupostos económicos e financeiros

Transportes Públicos de Cascais
Modelo Económico e Financeiro
(em €, excepto quando indicado)

	PRESSUPÓSTOS ALTERNATIVOS							
	Concurso	VTM	Cenário analisado	Cenários consumo em função da orografia ¹⁾			Consumo Break-even	VTM (consumo pond.)
				1	2	3		
Autocarros Standard	240.000	220.000	220.000					
Autocarros Mini	100.000	95.000	95.000					
Valor venda final	0% - 40%	20% - 40%	0% - 40%					
Investimento Parque, Oficinas, Instalações, Equip.	7.400.020	1.500.000	1.500.000					
Motoristas	260	182	182					
Outros Funcionários	16	28	28					
Custo médio anual (total custos com pessoal)	24.864	19.000	19.000					
Crescimento real salários	1,7%		0,0%	0%	0%	0%	0%	0%
Consumo médio dos autocarros (l/100 km)	50	45	33,29	33,04	33,29	34,63	36,00	40,68
Custo médio combustível (€/l)	0,72	0,95	0,95					
Manutenção (€/veículo/km)	0,1181	0,2000	0,2000					
Outros custos gerais % (Pessoal+Combust.+Manut.)	27% - 8%	15%	27% - 8%					
Fundo de Maneio	30 - 60 dias	0	0					
Preço por Km	2,21	1,90	1,74	1,73	1,74	1,75	1,76	1,81



Na comparação acima chama-se, contudo, a atenção para os seguintes aspetos relevantes:

- Não dispondo do modelo subjacente ao Parecer da VTM, e comportando o modelo utilizado pela NovaSBE um conjunto de pressupostos substancialmente mais vasto e detalhado do que o apresentado pela VTM, para o cálculo do preço/quilómetro utilizou-se o modelo da NovaSBE, bem como todos os seus pressupostos, à excepção daqueles que a VTM explicitou. Por exemplo, manteve-se o pressuposto da NovaSBE de aumento real dos salários de 1,7% p.a., dado que a VTM era omissa relativamente a este aspeto.
- Relativamente ao financiamento, não parece ser evidente o pressuposto considerado pela VTM: de não haver necessidades de tesouraria? Ou do custo do financiamento ser nulo? Ou do custo dos capitais alheios ser nulo? Ou o dos capitais próprios?

Como não poderia deixar de ser, o modelo da NovaSBE considera necessariamente as necessidades de financiamento de cada ano, o seu financiamento (dividido entre capitais próprios e capitais alheios), bem como o custo de cada fonte de financiamento (no caso, 4% relativamente ao endividamento bancário e 6,6% relativamente à remuneração dos capitais próprios) – estes foram os pressupostos que se mantiveram em todos os cenários apresentados na tabela acima, uma vez que não se entendeu totalmente o alcance dos pressupostos mencionados pela VTM a este respeito.

A título ilustrativo: se o pressuposto da VTM fosse o de considerar que tanto o endividamento bancário como os capitais próprios tinham um custo nulo, então o preço por quilómetro resultante no cenário “VTM” seria de 1,81€, em vez dos 1,90€ apresentados na tabela acima.

- Em múltiplos aspetos, o modelo da NovaSBE não coincide com a forma de cálculo apresentada pela VTM – por exemplo, os custos gerais são detalhados e considerados individualmente pela NovaSBE, mas considerados globalmente como uma percentagem de outros custos pela VTM. Nestes casos, procurou-se fazer uma aproximação dos custos globais do modelo aos da VTM, embora esse exercício corresponda apenas a uma aproximação.
- Nalguns casos não é possível incorporar os pressupostos da VTM diretamente no modelo da NovaSBE, por falta de detalhe – por exemplo, a VTM refere um valor de (re)venda dos autocarros substituídos entre 20% e 40% do seu preço inicial, mas não explicita o coeficiente de desvalorização comercial anual. De igual modo, a VTM não explicita quais os autocarros substituídos, e em que ano. Neste caso, mantiveram-se os pressupostos considerados no Relatório da NovaSBE, e que são mais conservadores do que os da VTM – nomeadamente, ao considerar a renovação total da frota no início do 7º ano, e ao admitir um valor de (re)venda de 0% (para os autocarros mini) e de 40% (para os autocarros standard).



Embora a VTM tenha procurado apresentar o conjunto de pressupostos que considerou serem os mais favoráveis – aos quais, na tabela acima, se juntaram todos os restantes pressupostos considerados no estudo da NovaSBE – é de admitir que outros pressupostos, igualmente razoáveis, pudessem ainda ser considerados: por exemplo, que não houvesse qualquer crescimento real dos salários (pressuposto do modelo da NovaSBE), mas que estes acompanhassem apenas a inflação; ou que o consumo médio por quilómetro fosse inferior aos 45l/100km apresentado pela VTM.

Relativamente ao consumo médio – cujo impacto no preço por quilómetro é significativo – é razoável (e até provável) que a introdução de autocarros mini baixe consideravelmente os consumos atualmente obtidos no concelho de Cascais. Por exemplo, a média ponderada de consumos de 45l/100km de autocarros standard (pressuposto VTM) e de 18l/100km de autocarros mini (dados da Cascais Próxima entre 16l e 18l) seria de 40,7l/100km, i.e. 10% inferior ao pressuposto da VTM. E neste caso (cenário “VTM – consumos ponderados”), o preço por quilómetro reduzir-se-ia de 1,90€ (cenário “VTM”) para 1,81€. Note-se que neste último cenário, se o custo do financiamento fosse nulo (o que corresponde eventualmente a um dos pressupostos da VTM), o preço por quilómetro resultante seria de 1,72€.

Tendo em conta que os consumos totais do atual operador estão influenciados, quer pela orografia particularmente acidentada do Concelho de Sintra, quer pela idade média da sua frota, a Câmara Municipal de Cascais realizou um estudo técnico com base em consumos esperados de autocarros Euro VI, tanto standards como minibus, mas também com base na operação Cascais Próxima, em que considerou três cenários distintos de orografia¹, tendo chegado a consumos médios que podem variar entre 33,04 e 34,63 litros/100Km, conforme também se apresenta na tabela, nos Cenários de 1 a 3.

Com estes pressupostos de consumo, o preço por quilómetro resultante varia entre 1,73 e 1,75 euros, tendo-se considerado como cenário de orografia mais realista aquele que resulta num preço por quilómetro de 1,74 euros (“cenário analisado”).

Tal como se referiu acima, há ainda múltiplos outros pressupostos contidos no modelo da NovaSBE (detalhados no Relatório) relativamente aos quais se poderiam admitir alternativas mais optimistas (ou menos conservadores), levando a preços por quilómetro inferiores aos apresentados na tabela acima. Por exemplo, considerar apenas uma substituição parcial da frota no final do 6º ano (o que está contemplado na proposta da EMPRESA MARTIN), em vez da substituição total de toda a frota (pressuposto que é considerado no modelo da NovaSBE).

¹ Foram analisados 3 cenários de orografias diferentes:

cenário 1 - globalidade do território plano, $i = 0\%$

cenário 2 - 1/2 do território plano, $i = 0\%$; 1/4 do território a subir, $i = 2\%$; 1/4 do território a descer, $i = -2\%$

cenário 3 - 1/2 do território plano, $i = 0\%$; 1/4 do território a subir, $i = 4\%$; 1/4 do território a descer, $i = -4\%$



3. Conclusão

Resulta da breve análise feita acima que parece ser possível admitirem-se múltiplos cenários, combinando pressupostos da VTM, da NovaSBE e outros, em que a operação seria económica e financeiramente viável praticando preços por quilómetro iguais ou inferiores aos 1,76€ propostos pela EMPRESA MARTIN.

Nesse sentido, não temos evidência de que o preço de 1,76€ por quilómetro se trate de um preço predatório.

Carcavelos, 4 de abril de 2019

Rosário André



**CONCURSO PÚBLICO DE PRESTAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE
RODOVIÁRIO REGULAR DE PASSAGEIROS NO CONCELHO DE CASCAIS**

Parecer sobre o documento SCOTTURB de audiência prévia

05 de Abril de 2019



1. Enquadramento do Parecer

O presente parecer é feito a pedido do júri do concurso público de prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no concelho de Cascais, para analisar a pronúncia da Scotturb no referido concurso.

A Rosário Macário, Estudos e Projectos Lda, é uma empresa de referência no domínio do sector das políticas e planeamento de sistemas de transportes, cujo principal especialista tem mais de 40 anos de experiência em consultoria, investigação e ensino no sector dos transportes e mobilidade, no país e no estrangeiro, tendo realizado inúmeros estudos bem como artigos e livros publicados. Acresce que todos os técnicos que colaboram com a empresa têm pós-graduação em transportes (Mestrados e Doutoramentos) e mais de quinze anos de experiência.

2. No que respeita ao dimensionamento da frota

Não obstante as disposições do CE se sobreporem sempre à proposta, importa referir que a Scotturb não demonstra que os veículos sejam suficientes para assegurar a prestação de serviços, tendo em consideração que uma parte dos veículos são elétricos. Deveria ter sido apresentada uma nota técnica de que esta frota seria adequada.

Por outro lado, o argumento sobre a impossibilidade de adquirir veículos EURO V à luz do Regulamento (CE) n.º 595/2009 apenas é verdadeiro para a aquisição de veículos novos; mantém-se por isso a possibilidade de adquirir veículos usados.

3. No que respeita à idade média da frota da empresa Marin

O argumento sobre a idade média da frota da Empresa Marin não é consequente. Primeiro, se no período de transição não existir compensação então não existe contratualmente operação, pelo que o ano 1 começa com o início da operação. Segundo, a Marin apresenta a renovação de frota no ano 8. Assim, o racional do argumento apresentado não é claro.



4. No que respeita à análise económico-financeira da operação

Os valores apresentados para consumo médio dos veículos são superiores aos que é habitualmente a prática do sector em redes de idêntica escala, condições orográficas e níveis de congestionamento. Também o preço médio dos veículos está bastante sobreavaliado e não corresponde ao que tem sido praticado no sector.

Por outro lado, tanto a aquisição de combustíveis como a aquisição de veículos são recursos sujeitos economia de escala e a variações significativas de eficiência em função das características da rede. O parecer apresentado não evidencia ter tido em conta estes fatores.

Por último, o parecer técnico não explica como se chega aos valores de TIR de -3% e -10%, nem fornece detalhes que permitam compreender os cálculos realizados. Por este motivo não pode ser validado.

5. No que respeita à metodologia de conceção do plano de renovação de frota

O argumento de que a Martin não explica a metodologia da conceção do plano de renovação de frota é surpreendente, pois também a SCOTTURB não o apresentou aquando da entrega da proposta. Efetivamente ambos os candidatos deveriam ter apresentado este plano.

Lisboa, 05 de Abril de 2019

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Rosário Macário'.

Rosário Macário



SEGUNDO RELATÓRIO FINAL

**PRESTAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO REGULAR DE PASSAGEIROS
NO CONCELHO DE CASCAIS
CONCURSO PÚBLICO
Proc n.º 893/DCOP/2018**

Em cumprimento do disposto no artigo 148.º do Código de Contratos Públicos (CCP), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 111-B/2017, de 31 de agosto, reuniu o júri designado para o presente procedimento, com o fim de proceder à elaboração do segundo relatório final.

Designação do Júri: Deliberação: 02/10/2018 (proposta n.º 993/2018) Órgão Competente: Câmara Municipal de Cascais	Ref. do Procedimento: 893/DCOP/2018
Membros designados para integrarem o Júri: <ul style="list-style-type: none">- Vítor Silva (presidente)- Rui Espírito Santo (vogal efetivo)- Maria Inês Alves (vogal efetivo)	Data da reunião: 07/05/2019

A presente reunião teve por finalidade analisar as observações efetuadas pelos concorrentes em sede de audiência prévia ao relatório final, bem como a elaboração do presente segundo relatório final.

Realizada a audiência prévia aos concorrentes, nos termos dos artigos 147.º e 148.º, n.º 2, do CCP, resultou a apresentação de pronúncias por parte dos concorrentes EMPRESA MARTÍN SA e SCOTTURB – TRANSPORTES URBANOS LDA (doravante designados de MARTIN e de SCOTTURB, respetivamente), conforme documentos anexo ao presente relatório e que dele faz parte integrante.

Seguidamente, o júri irá analisar as diversas questões invocadas pelo concorrente SCOTTURB, seguindo para o efeito a ordem pela qual foram elencadas e abordadas na sua pronúncia.

1. Da ilegalidade da proposta de admissão da proposta da concorrente MARTIN

A SCOTTURB mantém a sua alegação de que a proposta apresentada pelo concorrente MARTIN deveria ser excluída com base nos fundamentos que invoca na sua pronúncia.

Analisemos, de seguida, cada um desses fundamentos.

1.1. A questão das assinaturas

Em matéria de assinaturas da proposta da MARTIN, começa a SCOTTURB por contestar a conclusão do júri de que atento o certificado digital utilizado na assinatura da proposta da MARTIN, não existem quaisquer dúvidas de que o senhor Alberto Egido Martinez tem poderes de representação e de vinculação deste concorrente.

Nesta matéria, a SCOTTURB não oferece qualquer argumento adicional àqueles que invocou na sua primeira pronúncia – pelo que o júri reafirma a sua conclusão de que o senhor Alberto Egido Martinez tem poderes de representação e de vinculação deste concorrente conforme decorre da informação constante do certificado digital utilizado na assinatura da proposta deste concorrente:



VALIDAÇÃO DA ASSINATURA

DADOS CERTIFICADO

O documento foi assinado utilizando uma assinatura digital qualificada.

Assinado em 05/03/2019 17:52.

O certificado utilizado no momento da assinatura era válido, não se encontrando expirado, nem revogado de acordo com a lista de certificados revogados (CRI) da cadeia de entidades certificadoras que o compõem à data da assinatura.

Válido desde 18/01/2019 00:00 a 17/01/2022 23:59

CN=ALBERTO EGIDO MARTINEZ, givenName=ALBERTO, SN=EGIDO MARTINEZ, serialNumber=RNOES-70038107W, EMAIL=aegado@gruponuz.com, OU=Obs1 - COM PODERES PARA VINCULAR A ENTIDADE, OU=Entitlement - ASSINAR EM PLATAFORMAS ELECTRONICAS DE CONTRATACAO, OU=Terms of use at <https://www.digitalsign.pt/ECDIGITALSIGN/tpa>, OU=Certificate Profile - Qualified Certificate - Representative, 2.5.4.97=*140F56415445532D413238313036305033, O=EMPRESA MARTIN, S.A., C=ES

CN=DigitalSign Qualified CA - G3, OU=Class 2 Managed PKI Individual Subscriber CA, OU=Symantec Trust Network, O=DigitalSign - Certificadora Digital, C=PT

7554486689523D470055990424226954410502

Conforme se observa, está-se perante um certificado digital qualificado de representação do qual decorre que Alberto Egidio Martinez representa a empresa MARTIN com poderes para vincular a entidade, designadamente ao nível da assinatura em plataformas electrónicas de contratação.

De qualquer modo, e se dúvidas houvesse, verifica-se, face ao teor da procuração junta pela MARTIN que o senhor Alberto Egidio Martinez tem, indiscutivelmente, poderes de representação e de vinculação deste concorrente.

Esta alegação da SCOTTURB é, pois, totalmente improcedente.

De seguida, a SCOTTURB mantém a sua tese de que, em todos os documentos apresentados pelo concorrente MARTIN, falta a aposição da assinatura digital qualificada.

O júri reafirma, em benefício de esclarecimento, que todos os documentos apresentados pela MARTIN foram assinados com recurso a assinatura digital qualificada, conforme se observa das informações constantes da plataforma relativas a cada um dos documentos sucessivamente submetidos que ora se apresentam nas imagens abaixo bem como dos respetivos recibos que foram anexam ao primeiro relatório final:

Documentos da Proposta

 VALIDAÇÃO DA ASSINATURA

Assinado em 05/03/2019 17:39 [Gerar uma cópia impressa do Documento](#)

DADOS CERTIFICADO

O documento foi assinado utilizando uma assinatura digital qualificada.

O certificado utilizado no momento da assinatura era válido, não se encontrando expirado, nem revogado de acordo com a lista de certificados revogados (CRL) da cadeia de entidades certificadoras que o compõem à data da assinatura.

18/01/2019 00:00 a 17/01/2022 23:59

Emitido para:
CN=ALBERTO EGIDIO MARTINEZ, givenName=ALBERTO, SN=EGIDO MARTINEZ, serialNumber=PNDES-70038107W, EMAIL=aegido@gruporuz.com, OU=Obs1 - COM PODERES PARA VINCULAR A ENTIDADE, OU=Entitlement - ASSINAR EM PLATAFORMAS ELECTRONICAS DE CONTRATACAO, OU=Terms of use at https://www.digitalsign.pt/ECDIGITALSIGN/rpa, OU=Certificate Profile - Qualified Certificate - Representative, 2.5.4.97=#140F56415445532D413238313D36303033, O=EMPRESA MARTIN, S.A., C=ES

Emitido por:
CN=DigitalSign Qualified CA - IS3, OU=Class 2 Managed PKI Individual Subscriber CA, OU=Symantec Trust Network, O=DigitalSign - Certificadora Digital, C=PT

Serial:
76344866895230470095990424226954410502

Fechar

CASCAIS

CÂMARA MUNICIPAL



71
L



VALIDAÇÃO DA ASSINATURA

Assinado em 05/03/2019 17:41

[Recibo de Submissão de Documento](#)

DADOS CERTIFICADO

- O documento foi assinado utilizando uma assinatura digital qualificada.
- O certificado utilizado no momento da assinatura era válido, não se encontrando expirado, nem revogado de acordo com a lista de certificados revogados (CRL) da cadeia de entidades certificadoras que o compõem à data da assinatura.

18/01/2019 00:00 a 17/01/2022 23:59

Emitido para:

CN=ALBERTO EGIDO MARTINEZ, givenName=ALBERTO, SN=EGIDO MARTINEZ, serialNumber=PN0E5-70038107W, EMAIL=aegido@gruporuiz.com, OU=Obs1 - COM PODERES PARA VINCULAR A ENTIDADE, OU=Entitlement - ASSINAR EM PLATAFORMAS ELECTRONICAS DE CONTRATACAO, OU=Terms of use at https://www.digitalsign.pt/ECDIGITALSIGN/rpa, OU=Certificate Profile - Qualified Certificate - Representative, 2.5.4.97=#140F56415445532D413238313036303033, O=EMPRESA MARTIN\, S.A., C=ES

Emitido por:

CN=DigitalSign Qualified CA - G3, OU=Class 2 Managed PKI Individual Subscriber CA, OU=Symantec Trust Network, O=DigitalSign - Certificadora Digital, C=PT

Serial:

76344866895230470095990424226954410502

Fechar



VALIDAÇÃO DA ASSINATURA

Assinado em 05/03/2019 17:40

[Recibo de Submissão de Documento](#)

DADOS CERTIFICADO

- O documento foi assinado utilizando uma assinatura digital qualificada.
- O certificado utilizado no momento da assinatura era válido, não se encontrando expirado, nem revogado de acordo com a lista de certificados revogados (CRL) da cadeia de entidades certificadoras que o compõem à data da assinatura.

18/01/2019 00:00 a 17/01/2022 23:59

Emitido para:

CN=ALBERTO EGIDO MARTINEZ, givenName=ALBERTO, SN=EGIDO MARTINEZ, serialNumber=PN0E5-70038107W, EMAIL=aegido@gruporuiz.com, OU=Obs1 - COM PODERES PARA VINCULAR A ENTIDADE, OU=Entitlement - ASSINAR EM PLATAFORMAS ELECTRONICAS DE CONTRATACAO, OU=Terms of use at https://www.digitalsign.pt/ECDIGITALSIGN/rpa, OU=Certificate Profile - Qualified Certificate - Representative, 2.5.4.97=#140F56415445532D413238313036303033, O=EMPRESA MARTIN\, S.A., C=ES

Emitido por:

CN=DigitalSign Qualified CA - G3, OU=Class 2 Managed PKI Individual Subscriber CA, OU=Symantec Trust Network, O=DigitalSign - Certificadora Digital, C=PT

Serial:

76344866895230470095990424226954410502

Fechar

CASCAIS

CÂMARA MUNICIPAL



VALIDAÇÃO DA ASSINATURA

Assinado em 05/03/2019 17:42

[Recibo de Entrega de Documento](#)

DADOS CERTIFICADO

- O documento foi assinado utilizando uma assinatura digital qualificada.
- O certificado utilizado no momento da assinatura era válido, não se encontrando expirado, nem revogado de acordo com a lista de certificados revogados (CRL) da cadeia de entidades certificadoras que o compõem à data da assinatura.

18/01/2019 00:00 a 17/01/2022 23:59

Emitido para:

CN=ALBERTO EGIDO MARTINEZ,givenName=ALBERTO,SN=EGIDO MARTINEZ,serialNumber=PND05-70038107W,EMAIL=aegido@gruporuiz.com,OU=Obs1 - COM PODERES PARA VINCULAR A ENTIDADE,OU=Entitlement - ASSINAR EM PLATAFORMAS ELECTRONICAS DE CONTRATACAO,OU=Terms of use at https://www.digitalsign.pt/ECDIGITALSIGN/rpa,OU=Certificate Profile - Qualified Certificate - Representative,2.5.4.97=#140F564154455320413238313036303033,O=EMPRESA MARTIN, S.A.,C=ES

Emitido por:

CN=DigitalSign Qualified CA - G3,OU=Class 2 Managed PKI Individual Subscriber CA,OU=Symantec Trust Network,O=DigitalSign - Certificadora Digital,C=PT

Serial:

75344866895230470095990424226954410502

Fechar



VALIDAÇÃO DA ASSINATURA

documentos da proposta

Assinado em 05/03/2019 17:43

[Recibo de Submissão de Documento](#)

DADOS CERTIFICADO

- O documento foi assinado utilizando uma assinatura digital qualificada.
- O certificado utilizado no momento da assinatura era válido, não se encontrando expirado, nem revogado de acordo com a lista de certificados revogados (CRL) da cadeia de entidades certificadoras que o compõem à data da assinatura.

18/01/2019 00:00 a 17/01/2022 23:59

Emitido para:

CN=ALBERTO EGIDO MARTINEZ,givenName=ALBERTO,SN=EGIDO MARTINEZ,serialNumber=PND05-70038107W,EMAIL=aegido@gruporuiz.com,OU=Obs1 - COM PODERES PARA VINCULAR A ENTIDADE,OU=Entitlement - ASSINAR EM PLATAFORMAS ELECTRONICAS DE CONTRATACAO,OU=Terms of use at https://www.digitalsign.pt/ECDIGITALSIGN/rpa,OU=Certificate Profile - Qualified Certificate - Representative,2.5.4.97=#140F564154455320413238313036303033,O=EMPRESA MARTIN, S.A.,C=ES

Emitido por:

CN=DigitalSign Qualified CA - G3,OU=Class 2 Managed PKI Individual Subscriber CA,OU=Symantec Trust Network,O=DigitalSign - Certificadora Digital,C=PT

Serial:

75344866895230470095990424226954410502

Fechar

Consequentemente, a questão que a SCOTTURB suscita respeita unicamente à questão de saber se, para além desta assinatura digital qualificada que, inequivocamente, o concorrente MARTIN utilizou na plataforma para proceder à assinatura de cada um dos documentos que compunham a sua proposta, seria necessário que, previamente ao seu carregamento para a plataforma, o concorrente tivesse procedido a idêntica e prévia assinatura dos documentos no âmbito do seu próprio ambiente informático.

Mantém a SCOTTURB que essa dupla exigência de assinatura se impõe como formalidade necessária exigida pela Lei, tendo em conta o disposto no n.º 4 do artigo 68.º da Lei n.º 96/2015, de 17 de agosto.

Conforme o júri já referiu e ora reafirma, da citada Lei 96/2015 – e de resto, tal como já decorria do anterior bloco normativo dimanado da Portaria n.º 701-G/2008, de 29 de julho – não resulta necessariamente a exigência de prévia assinatura eletrónica qualificada aposta no texto dos próprios documentos. A hipótese contida no n.º 5 do artigo 68.º da Lei 96/2015 surge, claramente, como uma alternativa à obrigatoriedade que resulta do n.º 4 do mesmo artigo (como resulta evidente do inciso constante deste n.º 4 “sem prejuízo do disposto no número seguinte”), quando o interessado realizar o carregamento, na plataforma, de um ficheiro de uma proposta, este deva já estar assinado com recurso a assinatura eletrónica qualificada. Ora, o n.º 5 do artigo 68.º da Lei 96/2015, por contraposição à solução constante no n.º 4, permite que os ficheiros das propostas sejam carregados de forma progressiva na plataforma, desde que encriptados, mas já não obrigatoriamente assinados tal como resultaria na hipótese prevista no número anterior.

Consequentemente, quando os interessados optam pela faculdade contida no n.º 5 do artigo 68.º da Lei n.º 96/2015, é óbvio que, nesses casos, somente será exigível a assinatura eletrónica qualificada no momento da submissão de cada um dos ficheiros que contêm os documentos da proposta – tal como resulta do vem afirmando a jurisprudência na matéria em causa, designadamente o Acórdão do Tribunal Central Administrativo Sul, de 15.01.2015, proc. n.º 11671/14.

Já jurisprudência invocada pela SCOTTURB em defesa da sua tese passa completamente ao lado desta questão da necessidade ou não da dupla exigência de assinatura. Com efeito, aquilo que tratam os acórdãos do STA de 03.12.2015 e de 30.01.2013, do TCAN de 17.04.2015 e do TCAS de 19.05.2016 é tão-somente a questão de saber se os concorrentes podem assinar um ficheiro contendo vários documentos ou se devem, ao invés, assinar cada um dos documentos de forma individualizada. De resto, se a SCOTTURB tivesse tido o cuidado de ler com atenção o teor do acórdão do TCAS de 19.05.2016 que invoca a seu favor, teria constatado que nele se conclui nos exactos termos da conclusão deste júri:

“Do disposto nos arts. 18º n.º 5 [“As plataformas podem conceder aos interessados a possibilidade de os ficheiros das propostas serem carregados de forma progressiva na plataforma electrónica, sem necessidade de encriptação e assinatura electrónica, permitindo a permanente alteração dos documentos na própria plataforma até ao momento da submissão”], 19º n.º 3 [“Nos casos referidos no n.º 5 do artigo anterior, o momento da submissão desencadeia o processo de encriptação de todos ficheiros que compõem a proposta”] e 32º n.º 3 [“A assinatura a efectuar na fase de carregamento ou na fase de submissão da candidatura, da solução ou da proposta deve obedecer ao disposto no n.º 2 do artigo 31.º”], da Portaria 701-G/2008, de 29/7, decorre que tais documentos podiam ser carregados de forma progressiva na plataforma electrónica, sem necessidade de prévia encriptação e assinatura electrónica, o que significa que a assinatura apenas tem lugar aquando da submissão da proposta e que não é obrigatória a encriptação e assinatura dos documentos antes do carregamento”.

Ainda em matéria de citação de jurisprudência, alega a SCOTTURB que o júri se enganou ao atribuir ao Acórdão do Supremo Tribunal Administrativo, de 06.12.2018, proc. n.º 278/17.OBECTB a tese sufragada pelo voto de vencido de um dos Conselheiros e que o que nesse acórdão se lê é que a falta de assinatura dos documentos representa uma formalidade verdadeiramente essencial da proposta.

Também aqui se evidencia a falta de cuidado na análise e invocação da jurisprudência por parte da SCOTTURB: o acórdão onde se lê que a falta de assinatura dos documentos representa uma formalidade verdadeiramente essencial da proposta – e que tem um voto de vencido – não é o Acórdão do Supremo Tribunal Administrativo, de 06.12.2018, proc. n.º 278/17.OBECTB, tal

como refere a SCOTTURB, mas sim o acórdão do Tribunal Central Administrativo Sul, de 28.06.2016, proc. n.º 278/17.OBECTB.

Sucede que esse acórdão do Tribunal Central Administrativo Sul, de 28.06.2016, proc. n.º 278/17.OBECTB – cujas conclusões são amplamente destacadas pela SCOTTURB em defesa da sua tese – foi revogado pelo Acórdão do Supremo Tribunal Administrativo, de 06.12.2018, proc. n.º 278/17.OBECTB, proferido por unanimidade, i.e. sem votos de vencido.

Ou seja, a SCOTTURB não só não se deu conta que estava a invocar a seu favor uma decisão judicial que tinha sido revogada como, inclusive, vem acusar o júri de citar erradamente o sentido de um acórdão do STA quando a verdade é que tal citação estava rigorosamente correta.

O júri, pois, reafirma que, em última instância, sempre se poderá fazer apelo à boa doutrina que dimana do Acórdão do Supremo Tribunal Administrativo, de 06.12.2018, proc. n.º 278/17.OBECTB, proferido sem votos de vencido, de acordo com o qual, *“a omissão da formalidade resultante de os ficheiros não terem sido assinados no momento determinado na lei [previamente ao carregamento na plataforma], mas só em momento posterior [na própria plataforma, no momento da sua submissão], degrada-se em formalidade não essencial”*.

Conforme resulta do decidido nesse acórdão, também a assinatura electrónica qualificada que seja aposta somente no seio da plataforma cumpre integralmente as funções de identificação, de confirmação e de inalterabilidade que a lei aponta àquele tipo de assinatura.

Sintomaticamente, a SCOTTURB não encontrou qualquer argumento para contrariar as conclusões deste acórdão do STA, a não ser citar a anterior decisão do TCAS revogado por esse aresto.

Consequentemente, improcede a alegação da SCOTTURB quanto à questão das assinaturas da proposta do concorrente MARTIN.

1.2. Do número de lugares sentados das viaturas minibus

Invoca a SCOTTURB que a viatura minibus proposta pela concorrente MARTIN viola os requisitos fixados no Caderno de Encargos relativos ao número de lugares sentados deste tipo de viaturas, decorrente do facto de os últimos três bancos serem rebatíveis e de estes não poderem ser considerados como lugares sentados, tendo em conta o disposto na alínea b) do n.º 2 do artigo 12.º do Anexo ao Decreto-Lei n.º 58/2004, de 19 de março.

Não é correta a alegação de que os bancos rebatíveis não sejam considerados lugares sentados.

Vejamos o que dispõe a referida alínea b) do n.º 2 do artigo 12.º do Anexo ao Decreto-Lei n.º 58/2004, de 19 de março:

“Deve existir no veículo um número (P) de lugares sentados, excluindo os bancos rebatíveis, conforme com os requisitos constantes do artigo 39.º do presente Regulamento (...)”

O que a norma dispõe é que os lugares sentados, com exclusão ou com exceção dos bancos rebatíveis, devem cumprir os requisitos do artigo 39.º do Regulamento. Ou seja, os bancos rebatíveis são considerados lugares sentados mas ficam excluídos ou excecionados da obrigação de cumprir os requisitos do artigo 39.º do Regulamento.

É essa, pois, a interpretação correta do disposto na alínea b) do n.º 2 do artigo 12.º do Anexo ao Decreto-Lei n.º 58/2004, de 19 de março, pelo que alegação da SCOTTURB a este respeito é absolutamente improcedente.

1.3. Da alegada insustentabilidade financeira da proposta do concorrente MARTIN

Renova a SCOTTURB que a proposta da MARTIN não é financeiramente sustentável, louvando-se a este respeito em nova análise da consultora VTM.

De novo, o júri do concurso não encontrou nesta análise feita pela VTM sobre o assunto qualquer indício sério e inabalável demonstrativo da alegada falta de sustentabilidade financeira da proposta da MARTIN pelo que aqui se reiteram as conclusões já expressas no primeiro

relatório final, incluindo as constantes dos pareceres dos peritos então consultados pelo júri sobre esta questão – a Senhora Professora Rosário André da Nova School of Business Economics e a Senhora Professora Rosário Macário da Rosário Macário, Estudos e Projectos Lda, - e para cuja fundamentação o júri mantém a sua adesão integral.

Nestes termos, não assiste qualquer razão à SCOTTURB sobre a alegada falta de sustentação financeira da proposta da MARTIN.

1.4. Do plano de renovação da frota

Também aqui, volta a SCOTTURB a sustentar que o plano de renovação da frota apresentado pela MARTIN se apresenta em desconformidade com as regras do Caderno de Encargos, apoiando-se, para o efeito, em nova análise da VTM que pouco ou nada acrescenta à sua anterior análise.

O júri reitera que a análise da VTM parte de uma premissa equívoca quando refere que o plano de renovação apresentado pela MARTIN não garante a idade média de 6 anos na frota de autocarros standard. Com efeito, aquilo que o Caderno de Encargos pedia aos concorrentes era que apresentassem um:

“Plano de renovação da frota, de modo a garantir que nenhuma viatura tem mais de 12 anos, e que a frota afeta à prestação do serviço tem, em média, 6 anos”.

Ora, as referências a “nenhuma viatura” e “frota” não procedem a qualquer distinção entre viaturas standard e viaturas minibus pelo que não se poderia exigir aos concorrentes que o plano de renovação de frota tivesse que assegurar uma idade de média de 6 anos somente para as viaturas standard.

Aquilo, pois, que se verifica é que o plano de renovação proposto pela MARTIN consegue assegurar que nenhuma viatura tem mais de 12 anos – objectivo que seria sempre atingido por se tratar de uma frota exclusivamente nova – e que o conjunto da frota (viaturas standard e viaturas minibus) tem, em média, 6 anos completos, inexistindo, em consequência, qualquer

violação do disposto no ponto 4.8. das Cláusulas Técnicas do Caderno de Encargos, única norma relevante para se aferir da conformidade do plano de renovação solicitado aos concorrentes.

Improcede, também assim, esta alegação da SCOTTURB.

1.5. “Da condenação de Cascais ao Diesel”

A SCOTTURB insurge-se contra a possibilidade de vir a ser adjudicada uma proposta como a da MARTIN que apresenta uma frota exclusivamente movida a gasóleo.

O júri não compreende o alcance desta alegação da SCOTTURB uma vez que a apresentação de uma frota exclusivamente movida a gasóleo era uma possibilidade prevista nas regras do concurso.

Pretende a SCOTTURB que a proposta da MARTIN não seja adjudicada por estar conforme com as regras que a própria entidade adjudicante estipulou no caderno de encargos?

Semelhante alegação não carece de qualquer indagação séria adicional por parte do júri.

1.6. “Da recente crise energética e da defesa do interesse público e da sustentabilidade”

Neste ponto, a SCOTTURB tece considerações sobre políticas energéticas e solicita ao Município de Cascais que pondere a oportunidade de exigir uma transição mais rápida para uma fonte de combustível alternativa.

Trata-se aqui de matéria que não é da competência do júri e que é absolutamente irrelevante para a análise e avaliação das propostas à luz das regras das peças do procedimento.



1.7. Da alegada violação do princípio da igualdade

Pretende a SCOTTURB que a entidade adjudicante faça aplicação do disposto no considerando 32 do Regulamento 1370/2007.

Desde já se diga que os considerandos de um Regulamento europeu não são de *per se* vinculativos.

Presume, pois, o júri que a SCOTTURB pretendia referir-se ao artigo 8.º, n.º 4, do Regulamento 1370/2007, que constitui a norma dispositiva que concretiza o referido no considerando 32.

Sucedde que a norma do artigo 8.º, n.º 4, do Regulamento 1370/2007, não só não é de aplicação obrigatória como, mesmo que tivesse sido intenção da entidade adjudicante aplicá-la no presente concurso, teria que ter previamente anunciado essa mesma intenção no início do procedimento concursal.

Não tendo havido tal intenção nem tendo a mesma sido previamente anunciada, a mesma não é passível de ser agora aplicada, pelo que a sua invocação pela SCOTTURB carece de qualquer sustentação.

Pelo exposto, deliberou o júri manter o teor e as conclusões do relatório final antecedente, incluindo, por conseguinte, a avaliação e ordenação das duas propostas admitidas.

2. Avaliação das propostas

2.1. Avaliação da proposta do concorrente MARTIN

<u>Fatores</u>	<u>Ponderação</u>
F1 - Preço unitário/km	69
Preço unitário/km	€ 1,76

F2 – Emissões NOx da frota	2,5794
F2.1 – Emissões NOx frota standard	2,9191
Autocarros Standard	79
Euro V	0
Gás Natural (EEV)	0
Euro VI	79
Híbrido elétrico	0
Hidrogénio	0
Elétrico	0
F2.2 - Emissões NOx frota minibus	1,00
Minibus	17
Euro VI	17
Híbrido elétrico	0
Hidrogénio	0
Elétrico	0
TOTAL frota	96
F3 – Período Transitório	33,75
F3.1 – Duração do Período Transitório	20
Duração Período Transitório (meses)	8
F3.2 – Plano de Comunicação	75
Plano de Comunicação	Bom
Descrição detalhada e assertiva da estratégia de comunicação a adotar	Não
Grande diversidade dos meios de comunicação a utilizar para além dos mínimos pretendidos	Sim
Grande potencial para transmitir com sucesso a informação à população	Sim
PMV	35,59

Análise do Plano de Comunicação

Falta de detalhe e assertividade na categorização dos diferentes tipos de utilizadores. Não são estabelecidas relações entre as estratégias de comunicação a adotar e os diversos tipos de potenciais utilizadores do serviço de transportes públicos do Município de Cascais, nomeadamente no grupo de utilizadores residentes no Concelho de Cascais (apenas categorizados em 2 grupos “residente/ não residente”).

Falta de detalhe e assertividade na associação aos aspetos intrínsecos do Concelho de Cascais. Nomeadamente a relação das estratégias de comunicação com aspetos do território (funções, locais e pontos de interesse), da agenda Municipal (principais acontecimentos e eventos), dos principais vetores estratégicos do município.

Grande diversidade dos meios de comunicação a utilizar para além dos mínimos pretendidos
A proposta apresentada garante o solicitado pela entidade adjudicante, pois inclui diversos meios de comunicação para além dos mínimos pretendidos (flyers, encartes, anúncios nos vários media locais, conteúdos para internet e redes sociais), tais como:

- Carta de apresentação do novo serviço;
- Anúncios na imprensa local e estações de rádio;
- Apresentação do serviço em diversos pontos do município;
- Cartazes nos veículos;
- Campanhas de comunicação nas redes sociais e internet;
- “Dia aberto”, dia em que se utiliza o TPR de forma gratuita;
- Comunicação do serviço através de acordos com terceiros (hotéis, operadores turísticos, associações, etc.);
- Presenças em eventos relevantes;
- Etc.

Grande potencial para transmitir com sucesso a informação à população – A proposta apresentada garante o almejado pela entidade adjudicante, uma vez que o plano de comunicação evidencia uma estrutura sólida, definindo os objetivos do plano, a estratégia e as ações a adotar, os meios de comunicação a utilizar (incluindo a sua frequência e o público-alvo, como também o tipo de impacte em termos de transmissão, personalização, etc.) e ainda designa os idiomas a utilizar na comunicação tendo em conta a origem dos turistas que visitam Cascais.

2.2. Avaliação da proposta do concorrente SCOTTURB

<u>Fatores</u>	<u>Ponderação</u>
F1 - Preço unitário/km	31
Preço unitário/km	1,99
F2 – Emissões NOx da frota	7,2672
F2.1 – Emissões NOx frota standard	8,6151
Autocarros Standard	79
Euro V	15
Gás Natural (EEV)	0
Euro VI	44
Híbrido elétrico	0
Hidrogénio	0
Elétrico	20
F2.2 - Emissões NOx frota minibus	1,00
Minibus	17
Euro VI	17
Híbrido elétrico	0
Hidrogénio	0
Elétrico	0
TOTAL frota	96
F3 – Período Transitório	62,5
F3.1 – Duração do Período Transitório	50
Duração Período Transitório (meses)	6
F3.2 – Plano de Comunicação	100
Plano de Comunicação	Muito bom
Descrição detalhada e assertiva da estratégia de comunicação a adotar	Sim
Grande diversidade dos meios de comunicação a utilizar para além dos mínimos pretendidos	Sim
Grande potencial para transmitir com sucesso a informação à população	Sim
PMV	23,47

Análise do Plano de Comunicação

Detalhe e assertividade na categorização dos diferentes tipos de utilizadores. São classificados os vários grupos de utilizadores do transporte público do Município de Cascais, são identificadas as necessidades e motivações dos diferentes tipos de utilizadores (ex: População laboral, 3ª idade, estudantes, turistas). São estabelecidas relações entre as várias estratégias de comunicação propostas e os diferentes grupos de potenciais utilizadores.

Detalhe e assertividade na associação aos aspetos intrínsecos do Concelho de Cascais. Nomeadamente a relação das estratégias de comunicação e os aspetos do território (ex: funções, locais e pontos de interesse), com os principais vetores estratégicos de mobilidade do município (ex: intermodalidade e promoção dos modos suaves), com a agenda Municipal (principais ocasiões culturais e eventos).

Grande diversidade dos meios de comunicação a utilizar para além dos mínimos pretendidos – A proposta apresentada garante o requerido pela entidade adjudicante, pois inclui vários meios de comunicação para além dos mínimos pretendidos (flyers, encartes, anúncios nos vários media locais, conteúdos para internet e redes sociais), tais como:

- Carta de apresentação do novo serviço;
- Anúncios na imprensa local e estações de rádio;
- Distribuição de folhetos e kits informativos;
- Cartazes informativos (publicidade exterior) – Rede de Mupis e Outdoors Municipais;
- Campanhas de comunicação nas redes sociais e internet;
- Criação de Helpdesk via Whatsapp;
- Ativações da marca – stand informativo;
- Sessões de esclarecimento;
- Etc.

Grande potencial para transmitir com sucesso a informação à população – A proposta apresentada garante o solicitado pela entidade adjudicante, uma vez que o plano de comunicação evidencia uma estrutura sólida, definindo de forma clara os objetivos do plano, através da visão, mensagem, perceção desejada e dos meios de comunicação a utilizar,

realçando a correlação dos objetivos elencados com as necessidades e motivações do público-alvo (estudantes, população laboral, terceira idade e turistas) e com o território em questão.

3. Ordenação das propostas

Classificação	Concorrente	PMV
1.º	MARTIN	<u>35,59</u>
2.º	SCOTTURB	<u>23,47</u>

4. Conclusão

Considerando que na presente análise mantém-se a ordenação das propostas constantes no primeiro relatório final, nos termos do previsto no n.º 3 do artigo 148.º do CCP, o júri do concurso irá submeter o presente segundo relatório final a apreciação e decisão por parte da Câmara Municipal de Cascais.

Não havendo mais nada a tratar, elaborou-se o presente relatório, escrito em 18 (dezoito) páginas, que vai ser rubricada e assinada pelos membros do júri.

Anexos:

Pronúncia do concorrente SCOTTURB – TRANSPORTES URBANOS LDA

Pronúncia do concorrente EMPRESA MARTÍN SA

CASCAIS

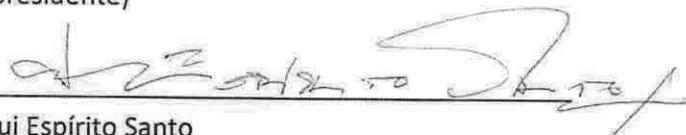
CÂMARA MUNICIPAL



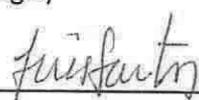
O júri



Vítor Silva
(presidente)



Rui Espírito Santo
(vogal)



Maria Inês Alves
(vogal)

MUNICÍPIO DE CASCAIS

Concurso Público de Prestação do Serviço Público de Transporte Rodoviário Regular de Passageiros no Concelho de Cascais (Processo n.º 893/DCOP/2018)

Assunto: Audiência Prévia

Exmo. Júri do Concurso

SCOTTURB – Transportes Urbanos, Lda., com sede na Rua de São Francisco, n.º 660, Adroana, pessoa coletiva n.º 511 069 553 (“Scotturb”), concorrente no âmbito do Concurso Público acima identificado, tendo sido notificada do Relatório Preliminar, vem, nos termos previstos no n.º 2 do artigo 148º do Código dos Contratos Públicos (“CCP”), apresentar a sua Pronúncia, o que faz nos termos e pelos fundamentos seguintes:

1. A Scotturb congratula-se com a decisão do Exmo. Júri de admissão da sua proposta ao Concurso Público, repondo-se desta forma, e a este respeito, a legalidade administrativa.
2. Todavia, e analisado cuidadosamente o Relatório Final, no que toca à apreciação pelo Exmo. Júri das várias ilegalidades de que padece e continua a padecer a proposta do concorrente Martin, S.A. (“Martin”), verifica-se que o Exmo. Júri continua, salvo o devido respeito, a fazer uma análise incorreta de tais ilegalidades, ao não reconhecer as mesmas e ao não excluir do Concurso Público a proposta do concorrente Martin porque a mesma objetivamente não cumpre a lei nem as peças concursais.
3. Cumpre pois, nesta audiência prévia, que constitui para todos uma oportunidade para fazer cumprir a lei, evidenciar ao Exmo. Júri como o mesmo não andou bem ao não ter identificado no Relatório Final as diversas ilegalidades que existem na proposta do concorrente Martin.
4. Sem prejuízo de a Scotturb dar por integralmente reproduzido, para todos os efeitos procedimentais e legais, a parte da sua anterior Pronúncia quanto às ilegalidades da proposta do concorrente Martin, importa levar ao conhecimento do Exmo. Júri vários elementos (alguns deles supervenientes) que o mesmo não teve em consideração no Relatório Final e

que determinam necessariamente a exclusão da proposta do concorrente Martin do Concurso Público.

Vejamos, pois, com detalhe, as ilegalidades da proposta do concorrente Martin.

- I. Da falta de assinatura e de poderes do Senhor Alberto Egido Martinez enquanto representante do concorrente Martin para efeitos do Concurso Público**
5. No Relatório Final, o Exmo. Júri considera que o Senhor Alberto Egido Martinez tem poderes de representação do concorrente Martin, referindo, com base num extrato denominado “VALIDAÇÃO DA ASSINATURA”, o seguinte: *“Conforme se observa, está-se perante um certificado digital qualificado de representação do qual decorre que Alberto Egido Martinez representa a empresa MARTIN com poderes para vincular a entidade, designadamente ao nível da assinatura em plataformas eletrónicas de contratação”*.
6. Sucede que o certificado digital a que se refere o Exmo. Júri não permite relacionar o assinante (no caso, Alberto Egido Martinez) com a sua função e poder de assinatura, ao passo que o n.º 7 do artigo 54º da Lei n.º 96/2015, de 17 de agosto (“Lei 96/2015”), obrigava o interessado (no caso, o concorrente Martin) a submeter um documento eletrónico oficial indicando o poder de representação e assinatura nessa qualidade, o que o concorrente Martin não fez¹.
7. Aliás, cumprindo-se o preceito que o Exmo. Júri do Concurso fez o favor de transcrever, há que poder-se relacionar o certificado digital do Senhor Alberto Egido Martinez *“com a sua função de poder de assinatura”* e tal só se poderia fazer se a Martin tivesse submetido *“à plataforma electrónica um documento electrónico oficial indicando o poder de representação e a assinatura do assinante”*,

¹ Neste sentido, ver Gonçalo Guerra Tavares, *Comentário ao Código dos Contratos Públicos*, Almedina, Coimbra, 2019, pág. 284, nota 307.

8. Ora, tanto quanto nos confere a observação da proposta da Martin, nunca um documento, sob a forma de documento oficial, não oficial, preparatório ou final, que indique, ou sequer indicie, qual o poder de representação do Senhor Alberto Egido Martinez (como, por exemplo, uma certidão de registo comercial ou procuração) foi apresentada pela concorrente Martin,
9. Pelo que o Exmo. Júri não sabe, o Município de Cascais não sabe e ninguém sabe que poderes de representação tem ou não tem o Senhor Alberto Egido Martinez para vincular ou não o concorrente Martin para efeitos do Concurso Público e da proposta apresentada pelo mesmo.
10. Não se pode bastar o Exmo. Júri do Concurso, porque a lei não o permite, com a mera menção constante da assinatura digital qualificada de que, alegadamente, o Senhor Alberto Egido Martinez tem *“poderes para vincular a sociedade ou [...] assinar em plataformas eletrónicas de contratação”*.
11. Da leitura do art. 54º da Lei nº 96/2015, de 17 de agosto, à luz aliás do art. 27º, n.º 3 da Portaria n.º 701-G/2008, de 29 de Julho, resulta claro que, não relacionando o certificado digital o assinante com a sua função e poder de assinatura, a concorrente está obrigada a comprovar, desde logo, o poder de representação, sob pena de se considerar que o documento não está assinado.
12. Veja-se, a título comparativo, a assinatura digital qualificada da legal representante da ora Requerente, onde apesar de se fazer essa referência (de *“legal representante”*), se junta uma certidão de registo comercial da Scotturb, onde se pode aferir com a segurança exigida pelo legislador os poderes de representação da signatária. Não foi mera prudência, mas sim o estrito cumprimento da lei, tal como interpretada pela maioria da doutrina e da jurisprudência dos tribunais superiores².

² A mero título de exemplo, vide o Acórdão do STA, proferido no âmbito do proc. n.º 01056/11, datado de 08.03.2012, assim como o Acórdão, também proferido pelo STA, no âmbito do processo n.º 01028/15, datado de 03.12.2015. Na doutrina, MÁRIO ESTEVES DE OLIVEIRA, *ob. cit.*, pág. 688, e PUPO CORREIA *“Assinaturas Electrónicas, Documentos Electrónicos e Garantias Reais”*, *RevCEDOUA* 1-2012

- II. Da falta de aposição de assinatura digital qualificada em todos os documentos submetidos pela concorrente Martin na sua proposta
13. Ainda a respeito desta matéria, o Exmo. Júri não fez uma interpretação correta da legislação quando entendeu não ser necessária a dupla exigência de assinatura por força do n.º 4 do artigo 68º da Lei n.º 96/2015.
14. Refere a este propósito o Exmo. Júri que *“Crê o júri que da citada Lei 96/2015 – e de resto, tal como já resultava do anterior bloco normativo dimanado da Portaria n.º 701-G/2008, de 29 de julho – não resulta necessariamente a exigência de prévia assinatura eletrónica qualificada aposta no texto dos próprios documentos. A hipótese contida no n.º 5 do artigo 68º da Lei 96/2015 surge, claramente, como uma alternativa à obrigatoriedade que resulta do n.º 4 do mesmo artigo (“como resulta evidente do inciso constante deste n.º 4 “sem prejuízo do disposto no número seguinte”), quando o interessado realizar o carregamento, na plataforma, de um ficheiro de uma proposta, que este deva já estar assinado com recurso a assinatura eletrónica qualificada. Ora, o n.º 5 do artigo 68º da Lei 96/2015, por contraposição à solução constante do n.º 4, permite que os ficheiros das propostas sejam carregados de forma progressiva na plataforma, desde que encriptados, mas já não obrigatoriamente assinados tal como resultaria da hipótese prevista no número anterior”*.
15. Salvo o devido respeito, o Exmo. Júri diz uma coisa que a lei não diz, ou seja, o n.º 5 do artigo 68º da Lei 96/2015 não diz que os documentos já não tenham de ser obrigatoriamente assinados. Aliás, esta norma do n.º 5 nem sequer se refere a tal situação, mas a uma outra e diferente, relativa à possibilidade de os ficheiros das propostas serem carregados de forma progressiva na plataforma, desde que encriptados.
16. Com efeito, a Lei n.º 96/2015, de 17 de Agosto, no seu Artigo 54.º, clarifica, de forma inequívoca, a necessidade de todos os documentos submetidos serem assinados digitalmente, com recurso a certificados digitais qualificados: *“Os documentos submetidos na plataforma electrónica, pelas entidades adjudicantes e pelos operadores económicos, devem ser assinados com recurso a assinatura electrónica qualificada, nos termos dos n.ºs 2 a 6”*.

17. Mais à frente, o art. 68º/3 e 4 da Lei 96/2015 estabelece que “3 - A plataforma electrónica deve disponibilizar ao interessado as aplicações informáticas que permitam automaticamente, no ato de carregamento, encriptar e apor uma assinatura eletrónica nos ficheiros de uma proposta, localmente, no seu próprio computador. 4 - Sem prejuízo do disposto no número seguinte, quando o interessado realizar o carregamento, na plataforma eletrónica, de um ficheiro de uma proposta, este deve estar já encriptado e assinado, com recurso a assinatura eletrónica qualificada.”
18. Decorre assim da letra da lei, sem margem para dúvidas, que é exigida uma assinatura eletrónica individualizada dos ficheiros das propostas (isto é, uma assinatura eletrónica para cada documento relativo a uma determinada proposta carregado na plataforma eletrónica), para além da assinatura global aquando do carregamento da proposta como um todo.
19. Note-se que a Lei n.º 96/2015, de 17 de Agosto, foi antecedida pela Portaria 701-G/2008, de 29 de Julho, que previa, no artigo 21.º, n.º 1, a obrigatoriedade de assinatura digital nos seguintes termos: “Todos os documentos carregados nas plataformas electrónicas deverão ser assinados electronicamente mediante a utilização de certificados de assinatura eletrónica qualificada”.
- Confirma-se, pois, de forma inequívoca a necessidade de todos os documentos serem assinados eletronicamente; o facto de o legislador ter utilizado o termo “documento”, e não o de “ficheiro” atesta precisamente tal exigência de todos os documentos que constem de um ficheiro, zipado ou não, serem assinados.
20. Nos termos do artigo 146.º, n.º 2, alínea l), do CCP, “[...] o júri deve também propor, fundamentadamente, a exclusão das propostas: [...] Que não observem as formalidades do modo de apresentação das propostas fixadas nos termos do disposto no artigo 62.º” - o que abrangerá as regras constantes na Lei n.º 96/2015, de 17 de Agosto, aplicável por remissão do artigo 62.º, n.º 4, do CCP.
21. Pois é entendimento assente, sem réstia de dúvidas, que todos os documentos que constituem a proposta de cada um dos concorrentes têm de ser individual e globalmente assinados mediante a utilização de certificados de assinatura eletrónica qualificada, isto é,

uma assinatura eletrónica para cada documento relativo a uma determinada proposta carregada na plataforma eletrónica.

E esse entendimento decorre da letra da lei, precisamente dos artigos 54.º e 68º da Lei n.º 96/2015, de 17 de Agosto.

22. A jurisprudência acompanha tal entendimento, designadamente no acórdão do Supremo Tribunal Administrativo de 03.12.2015, que continua a ser referido pela jurisprudência mais recente³, proferido no âmbito do processo 1028/15: *“I - O modo de assinatura estabelecido no artigo 27.º, n.º 1, da Portaria 701-G/2008 é formalidade essencial, seja quanto ao seu tipo, seja quanto à aposição individualizada. II - Qualquer interpretação das normas que impõem a assinatura electrónica de todos os documentos que compõem a proposta, designadamente do art.º 27.º da Portaria n.º 701-G/2008, por forma a acobertar modos de assinatura dos elementos da proposta diversos do expressamente prescrito ou com recurso ao princípio de que as formalidades essenciais se degradam em meras irregularidades quando o fim legal tenha sido atingido, exigiria a certeza absoluta de que o modo alternativo de assinatura equivale rigorosamente, para os referidos fins, à assinatura electrónica individualizada que a lei exige.”*

Relativamente ao concorrente, no caso em apreciação pelo Tribunal, estava *“provado que não assinou de modo individualizado os documentos que a constituem, ou seja, os documentos por si elaborados ou preenchidos a que se refere o art.º 57.º do CCP. A consequência da violação dessa exigência é a exclusão da proposta, nos termos da al. l) do n.º 2 do art.º 146.º do CCP. Com efeito, o n.º 4 do art.º 62.º do CCP remeteu a matéria de apresentação e recepção das propostas para a disciplina a estabelecer em diploma próprio que ao tempo se encontrava no Dec. Lei n.º 143-A/2008 e na Portaria 701-G/2008, de que acima se puseram em evidência as disposições pertinentes (regime actualmente estabelecido pela Lei n.º 96/2015, de 17 de agosto, maxime pelo art.º 54.º).”* (destacado nosso)

³ Cf. Acórdão do Tribunal Central Administrativo Sul, de 28.06.2018, proferido no proc. n.º 278/17.0BECTB: *“Assume, portanto, carácter mandatário o estipulado no art. 68.º, n.º 4, da Lei n.º 96/2015, de 17 de Agosto. Ou seja, quando o interessado realizar o carregamento, na plataforma eletrónica, de um ficheiro de uma proposta, este deve estar já encriptado e assinado, com recurso a assinatura eletrónica qualificada. O carregamento do ficheiro assinado com “assinatura electrónica qualificada” consubstancia a inobservância de uma formalidade essencial insusceptível de degradação em mera irregularidade. (...)Pelo que, perante um regime imperativo sobre uma formalidade essencial, impõe-se concluir que a falta de assinatura legalmente exigida implica necessariamente a exclusão da proposta”*.

E sublinha, por fim, o Tribunal: “*É uma opção legislativa clara (enfatizada pela expressão “todos os documentos”), motivada por compreensíveis razões de certeza e segurança num procedimento altamente formalizado e propenso a elevado grau de litigiosidade, como é o procedimento pré-contratual. A desconsideração da exigência legal frustraria esse objectivo, introduzindo margem de incerteza ou de alastramento da controvérsia num aspecto do procedimento onde o legislador privilegiou uma solução ordenada a eliminá-las. Daí que tenha de ser considerada de carácter imperativo, sob risco de introduzir a dúvida, procedimento a procedimento. Por isso tem sido decidido por este Supremo Tribunal que o modo de assinatura estabelecido no referido art.º 27.º, n.º1, da Portaria 701-G/2008, é formalidade essencial, seja quanto ao seu tipo, seja quanto à aposição individualizada (cf., além do acórdão já referido, os acórdãos de 8/3/2012-Proc. 01056/11 e de 20/6/2012-Proc. 0330/12). Temos a solução que aponta para a exclusão da proposta como consequência da violação daquilo que se entende ser uma formalidade essencial (ou ad substantiam).*” (destacado nosso)

23. Veja-se, também, o acórdão do Supremo Tribunal Administrativo, datado de 30.01.2013⁴, que entendeu, **quanto aos documentos que não têm assinatura, que o regime legal é presentemente imperativo** e, portanto, julgou que “*[...] a força da garantia que se pretende com a exigência de assinatura de cada um dos documentos não se verifica no caso concreto, com a remessa de documentos em pastas compactadas, mas sem a assinatura em cada um deles. Sendo assinado cada um dos documentos individualmente, o compromisso contido em cada um é inequivocamente assumido com a assinatura, o que não ocorre com a mera assinatura de pastas*”. (destacado nosso)
24. E, no mesmo sentido, v. o acórdão do Tribunal Central Administrativo Norte de 17.04.2015, proferido no âmbito do processo n.º 00430/14.0BEMDL, onde se conclui que, sendo “**motivo de exclusão da proposta a falta de assinatura electrónica qualificada dos documentos, de todos os documentos da proposta. (...) ausente ficou o que não foi feito: a assinatura de todos os documentos, como exigível. Assim, não tendo sido satisfeita a exigência de lei, resulta a exclusão.**” (destacado nosso)

⁴ Ainda que anterior à vigência da Lei n.º 96/2015, de 17 Agosto já esclarecia a necessidade da assinatura electrónica individualizada de cada documento carregado na plataforma electrónica.

25. Atente-se ainda no Acórdão do Tribunal Central Administrativo Sul, de 19.05.2016, proferido no âmbito do processo: 13093/16: *“O modo de assinatura estabelecido no artigo 27º n.º 1, da Portaria 701-G/2008, é formalidade essencial quanto à oposição individualizada, cujo desrespeito conduz à exclusão da proposta.”* (destacado nosso)
26. O mesmo é confirmado pela doutrina, designadamente Luís Verde de Sousa: *“no que respeita à matéria que nos ocupa – a assinatura electrónica de propostas –, parece-nos seguro afirmar que estes diplomas exigem que (i) cada um dos documentos carregados na plataforma seja assinado electronicamente, mediante a utilização de um certificado de assinatura electrónica qualificada (...); (ii) e que a proposta como um todo seja também electronicamente assinada. Esta assinatura desencadeará a designada submissão da proposta, momento a partir do qual a mesma se considera apresentada, ie entregue.”*
- A lei exige essa assinatura da própria proposta a final, apesar de todos os ficheiros que a constituem já irem assinados eletronicamente, *“para que eles saiam do estado de pendência procedimental, digamos assim, em que se encontravam e sejam agora apresentados à entidade adjudicante, ficando o concorrente finalmente vinculado aos compromissos aí assumidos”* (*“Alguns problemas colocados pela assinatura electrónica das propostas”*, in Revista de contratos públicos. – Coimbra, Cedipre. - N.º 13 (julho 2016), p. 189-210)
27. Ora, precisamente ao contrário do que alega o Exmo. Júri do Concurso (atribuindo ao Tribunal a tese sufragada apenas pelo voto de vencido de um dos Conselheiros), o que se lê no Acórdão do Supremo Tribunal Administrativo de 12.06.2018 (proc. N.º 278/17.0BECTB) é que a falta de assinatura dos documentos representa uma formalidade verdadeiramente essencial da proposta e, logo, condição da sua admissibilidade: *“O carregamento do ficheiro assinado com “assinatura electrónica qualificada”, previsto naquele art. 68.º, n.º 4, consubstancia uma formalidade essencial insusceptível de degradação em mera irregularidade”* (destacado nosso).
28. Tal entendimento fundamenta-se em evidentes razões de certeza e segurança jurídica, quer ao nível da autenticidade e fidedignidade da documentação apresentada por um concorrente, quer ao nível da segurança e inviolabilidade dos documentos apresentados.

29. De facto, como tem sido entendido, são funções ou finalidades específicas da assinatura electrónica qualificada, “(i) a função identificadora, (ii) a função finalizadora ou confirmadora e (iii) a função de garantia de inalterabilidade, atestando que, depois de assinado, o documento não foi alterado, pois, “está sobretudo por demonstrar que outros modos de aposição da assinatura electrónica, que não aquele que a lei imperativamente prescreve de aposição de assinatura em todos os documentos do concurso, garantam do mesmo modo, com a mesma fiabilidade e facilidade de verificação, a inalterabilidade da proposta e dos elementos que a compõem”⁵.
30. Ora, é apenas a partir do momento da aposição da assinatura eletrónica que se pode ter a certeza de que o concorrente se vinculou ao conteúdo da sua proposta e de que nenhum elemento desta foi modificado.
31. E, para que não reste margem para dúvidas, esclareça-se que existem dois momentos diferentes na submissão de propostas em plataformas eletrónicas (e não uma “dupla exigência”: a) um momento anterior à própria submissão da proposta, em que todos os documentos que a constituem são individualmente assinados; e b) um momento posterior, em que a proposta, globalmente considerada, é submetida na plataforma mediante a aposição de assinatura eletrónica qualificada.
32. No caso vertente, apesar de a proposta da Martin se encontrar assinada a final, todos os documentos que a constituem carecem de assinatura de forma individualizada.
33. Para além da proposta assinada, considerada como um todo no ato de carregamento na plataforma eletrónica, deviam ainda ter ser assinados eletronicamente todos os documentos que a constituem.
34. Donde, a proposta do concorrente Martin não cumpre as exigências legais em matéria de assinatura decorrentes do n.º 4 do artigo 68º da Lei n.º 96/2015, pelo que deve ser necessariamente excluída, por violação do n.º 2 do artigo 6º do Programa de Concurso.

⁵ Acórdão STA de 03.12.2015, proferido no âmbito do processo 1028/15.

III Da violação pela proposta da Martin do ponto 4.2 das Cláusulas Técnicas do Caderno de Encargos quanto ao número de lugares sentados das viaturas minibus

35. O ponto 4.2 das Cláusulas Técnicas do Caderno de Encargos exige que as viaturas minibus/semiurbanos tenham: *“18 lugares sentados, dispostos segundo três filas longitudinais (2+1)”*.
36. O concorrente Martin propõe, na sua proposta, a viatura Minibus Mercedes Sprinter 519CDI VS 30, SPICA URBAN.
37. A viatura Minibus Mercedes Sprinter 519CDI VS 30, SPICA URBAN é carroçada pela empresa **Car-Bus** (como aliás se comprova pelos desenhos que constam da proposta do concorrente Martin, onde se lê Car Bus).
38. A viatura Minibus Mercedes Sprinter 519CDI VS 30, SPICA URBAN não tem 18 lugares sentados, dispostos segundo três filas longitudinais (2+1), pelo que viola o exigido no referido ponto 4.2. das Cláusulas Técnicas do Caderno de Encargos.
39. De facto, como se evidencia pelo catálogo técnico da viatura Mercedes Sprinter 519CDI VS 30, SPICA URBAN (**Doc. 1** que se junta), os três últimos bancos da viatura Mercedes Sprinter 519CDI VS 30, SPICA URBAN, são lugares rebatíveis.
40. Ora de acordo com a legislação em vigor [designadamente a alínea b) do Artigo 12º do Decreto-Lei n.º 58/2004, de 19 de março], os lugares rebatíveis não podem, em caso algum, ser considerados como lotação sentada.
41. Pelo que a viatura Mercedes Sprinter 519CDI VS 30, SPICA URBAN não respeita a tipologia dos 18 lugares sentados exigida pelo ponto 4.2 das Cláusulas Técnicas do Caderno de Encargos.
42. Perante estes dados, públicos e evidentes, não se alcança o sentido da afirmação do Exmo. Júri de que *“A SCOTTURB não invoca qualquer prova para sustentar a sua alegação, limitando-se a remeter para a proposta da Martin”*.

40. Na realidade, é ao Júri que compete, de forma oficiosa, a iniciativa de verificar se os requisitos técnicos mínimos das propostas dos concorrentes observam o Caderno de Encargos.
41. E tendo presente o critério legal quanto à qualificação de um dispositivo como lugar sentado, devia o Exmo. Júri ter atentado em que a viatura Minibus Mercedes Sprinter 519CDI VS 30, SPICA URBAN não apresenta o número e a disposição de lugares sentados que respeite as exigências colocadas às propostas.
42. É o que resulta inequivocamente dos seguintes documentos:
- Do catálogo técnico da viatura Minibus Mercedes Sprinter 519CDI VS 30, SPICA URBAN disponibilizado pela Car Bus, cujo perfil visto de cima (que o concorrente Martin muito convenientemente não quis colocar na sua proposta) evidencia que a viatura não tem 18 lugares sentados, dispostos segundo três filas longitudinais (2+1) (vide **Doc. 1**);
 - Da declaração técnica emitida pela empresa Irmãos Mota – Construção de Carroçarias, S.A., que evidencia que o *layout* da viatura Mercedes Sprinter 519CDI VS 30, SPICA URBAN não tem 18 lugares sentados, dispostos segundo três filas longitudinais (2+1), e que se junta como **Doc. 2**.
 - Da declaração técnica emitida pela empresa CaetanoBus comprovando que o *layout* da viatura Mercedes Sprinter 519CDI VS 30, SPICA URBAN, não tem 18 lugares sentados, dispostos segundo três filas longitudinais (2+1), e que se junta como **Doc. 3**.
43. Em face do exposto, e por incumprir o exigido no ponto 4.2 das Cláusulas Técnicas do Caderno de Encargos, deve o Exmo. Júri excluir a proposta do concorrente Martin.

IV Da insustentabilidade financeira da proposta do concorrente Martin

44. A proposta do concorrente Martin é financeiramente insustentável.



45. A este respeito, o Exmo. Júri não realizou qualquer exercício de análise detalhada da mesma e limitou-se, no Relatório Final, a indicar que a análise feita pela VTM era “parca” e não continha *“qualquer indício sério e inabalável demonstrativo da alegada falta de sustentabilidade financeira da proposta da MARTIN”*.
46. Tendo ainda referido que *“não encontraram qualquer indício nesse sentido os peritos consultados pelo júri sobre esta questão – Senhora Professora Rosário André da Nova School of Business Economics e a Senhora Professora Rosário Macário da Rosário Macário, Estudos e Projectos, Lda.”*.
47. Salvo o devido respeito, as notas dos dois peritos a que o Exmo. Júri recorreu consubstanciam uma mera tentativa de encontrar um contra-argumentário para o parecer da VTM e não têm em si qualquer análise detalhada da insustentabilidade financeira da proposta da Martin.
48. Pois bem: para evidenciar ao Exmo. Júri que a proposta da Martin é de facto financeiramente insustentável junta-se, como **Doc. 4**, o parecer técnico formulado também pela VTM.
49. Neste parecer, demonstra a VTM que *“Em nenhuma circunstância é possível que, cumprindo o estipulado no Caderno de Encargos, no Regulamento 1370/2007 e na Lei n.º 52/2015 relativamente à justa remuneração do operador, relativamente à operação que o Município de Cascais pretenda ter no seu território, este venha a ter um desempenho económico-financeiro positivo considerando o valor proposto de 1,76€/VKm”*.
50. Não sendo financeiramente sustentável, a proposta da Martin viola o princípio da concorrência previsto no n.º 1 do artigo 1º-A do CCP, assim como o disposto na Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, pelo que tem de ser excluída.

V Da violação pela proposta do concorrente Martin do disposto nos pontos 4.1 e 4.8 das Cláusulas Técnicas do Caderno de Encargos quanto ao plano de renovação de frota

51. No Relatório Final, o Exmo. Júri considerou que *“Aquilo, pois, que se verifica é que o plano de renovação proposto pela MARTIN consegue assegurar que nenhuma viatura tem mais de 12 anos – objetivo que seria sempre atingido por se tratar de uma frota exclusivamente nova – e que o conjunto da frota (viaturas standard e viaturas minibus) tem, em média, 6 anos completos”*.
52. Esta análise do Exmo. Júri não se afigura tecnicamente correta, pois no ano 7 do contrato a idade média das viaturas do concorrente Martin excederá os seis anos, violando o disposto nos pontos 4.1 e 4.8 das Cláusulas Técnicas do Caderno de Encargos.
53. A situação indicada no parágrafo anterior evidencia-se tecnicamente no parecer junto pela VTM, que expressamente apresenta o cálculo matemático demonstrando que no ano 7 do contrato, de acordo com a proposta do concorrente Martin e do plano de renovação de frota indicado no mesmo, as viaturas standard terão uma idade média de 6,3 anos, incumprindo objetivamente os parâmetros do Caderno de Encargos.
54. Para que não restem quaisquer dúvidas ao Exmo. Júri de que a proposta do concorrente Martin não cumpre o disposto nos pontos 4.1 e 4.8 das Cláusulas Técnicas do Caderno de Encargos, requer-se ao Exmo. Júri que obtenha o parecer de uma entidade independente - indicando-se para o efeito o Instituto Superior Técnico -, devendo qualquer decisão a este respeito aguardar a emissão de tal parecer.

VI Da condenação de Cascais ao Diesel ou da violação pela proposta do concorrente Martin dos princípios do interesse público e da sustentabilidade, previstos no n.º 1 do artigo 1º-A do CCP

55. Quando o Município de Cascais promoveu a apresentação pública do Concurso Público, o projeto foi apresentado como uma solução que haveria de trazer a Cascais e aos Cascalenses uma solução inovadora em termos de mobilidade, designadamente uma solução que apontasse no caminho da descarbonização e da implementação da mobilidade elétrica (em coerência com as medidas de substituição da frota dos veículos municipais por carros

elétricos anunciada e já posta em prática pelo Município de Cascais, conforme anunciado no site do Município em <https://ambiente.cascais.pt/pt/page/qualidade-do-ar>).

56. A Scotturb quis, na sua proposta, incorporar esse desafio, e por isso propôs uma frota parcialmente elétrica já no início do contrato. **O concorrente Martin quis apenas apostar no diesel para toda a vida do contrato.**
57. A adjudicação do Concurso Público ao concorrente Martin (que sempre seria ilegal pelas ilegalidades que a afetam) representaria em termos do interesse público subjacente ao Concurso Público uma má solução, pois condenaria Cascais a ser uma cidade a diesel para os próximos 7 anos, com todas as consequências, designadamente em termos ambientais e de saúde pública, daí decorrentes: violar-se-iam, desse modo, os princípios da boa administração e da razoabilidade, consagrados nos arts. 5.º e 8.º do CPA (aplicável ex vi art. 1.º-A do CCP), assim como os princípios da prossecução do interesse público e da sustentabilidade, consagrados expressamente no art. 1.º-A do CCP.
58. A adjudicação de uma solução 100% a diesel não permite proteger as zonas de mobilidade nas quais se registam já hoje, fruto de outras causas de poluição atmosférica, níveis muito altos de gases poluentes, pois apenas existirá diesel para oferecer nessas zonas e aos habitantes dessas zonas.
59. A isto acresce o risco de, futuramente, poderem vir a existir zonas que não comportem diesel, por este agravar os níveis de poluição existentes, o que não sucederia se o operador adjudicatário dispusesse de uma frota com veículos elétricos.
60. Quer isto dizer que a proteção do interesse público e da sustentabilidade, designadamente nas vertentes ambientais e de saúde pública, exige que o Município de Cascais, antes de comprometer-se e de comprometer a cidade com o diesel para a próxima geração de Cascalenses, deverá medir o impacto de tal solução (a qual era rejeitada pelo próprio Município quando fez o anúncio público do Concurso Público).
61. Para tanto, requer-se ao Exmo. Júri que se digne solicitar à ADENE – Agência para a Energia que, porventura em colaboração com a Agência Portuguesa do Ambiente, se digne avaliar o impacto de uma solução cem por cento diesel como a que decorre da proposta do concorrente Martin, antes de ser tomada qualquer decisão a este respeito.

62. Pois, caso assim não aconteça, os princípios do interesse público e da sustentabilidade, assim como da boa administração e da razoabilidade, sairão gravemente violados, com prejuízo muito sério e duradouro para Cascais e para os Cascalenses.

VII Da recente crise energética e da defesa do interesse público e da sustentabilidade

63. Precisamente a propósito do risco de se acabar com a adjudicação de uma proposta que não oferece uma solução compatível com um dos grandes objetivos do Município de Cascais ao lançar este concurso, i.e., o abandono, mesmo que gradual, dos combustíveis fósseis e, conseqüentemente, o aumento da qualidade de vida e do ambiente dos Cascalenses, a proposta da concorrente Martin é também contrária ao interesse público face a uma eventual crise de acesso a esses combustíveis e uma paralisação de todo o seu sistema de transportes, como bem ficou evidenciado durante a crise vivida na semana passada em Portugal.
64. Com efeito, o protesto e conseqüente greve dos motoristas de matérias perigosas ocorrida na semana transata, veio colocar em evidência o risco de dependência dos combustíveis fósseis e os seus efeitos fizeram-se logo sentir, não só nos transportes particulares, mas muito significativamente nas empresas de transportes públicos que se viram obrigadas a suprimir um grande número de carreiras locais, urbanas e interurbanas, logo ao 3º dia da referida greve (!), vide p. ex <https://www.dinheirovivo.pt/empresas/em-direto-crise-nos-combustiveis-ja-no-terceiro-dia/>.
65. Ora, esta crise, veio demonstrar que esteve bem o Município de Cascais ao procurar afastar o seu serviço público de transporte de passageiros da dependência do Diesel, mas o resultado de uma adjudicação à concorrente Martin permite que se deixe entrar pela janela aquilo que se pretendeu evitar que entrasse pela porta, colocando-se os Cascalenses na eventualidade de ficarem sem serviço de transporte rodoviário logo que surja uma nova crise energética.
66. Assim, o interesse público e a sustentabilidade, princípios cardeais em matéria de contratação pública, exigem que o Município pondere os custos de uma solução que, aparentemente mais barata no imediato para o erário municipal, terá muitos maiores custos

para os seus munícipes, não só a longo prazo como logo no imediato de uma nova crise como a vivida na semana passada.

67. Exige também o interesse público e a sustentabilidade que o Município de Cascais pondere a oportunidade de exigir, à luz do enquadramento legal nacional e comunitário, uma transição energética mais rápida para uma fonte de combustível alternativa, situação que nunca alcançará com a proposta da concorrente Martin.

VIII Da violação pela proposta do concorrente Martin do princípio da igualdade previsto no n.º 1 do artigo 1º-A do CCP

68. No plano do direito da União Europeia, o acesso ao mercado por parte dos operadores económicos dos diversos Estados-Membros deve fazer-se num plano de igualdade de acesso e de oportunidades, pois apenas assim existe verdadeira concorrência.
69. É, por ser assim, que o Considerando 32 do Regulamento 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro (“Regulamento 1370/2007”), prevê, que após 2014, e para prevenir desequilíbrios na abertura do mercado dos transportes públicos, as autoridades competentes deverão ter a possibilidade de recusar, na segunda metade do período transitório, as propostas de empresas em que mais de metade do valor dos serviços públicos de transporte prestados não corresponda a serviços adjudicados em conformidade com o presente regulamento.
70. Da conjugação dessa norma com o princípio da igualdade deveria resultar para o Município de Cascais o dever de averiguar se, no território de onde provém o concorrente Martin (ou seja, no território de Leganes/Madrid/Espanha) o mercado público do serviço urbano de transporte de passageiros está ou foi liberalizado em conformidade com as regras que constam do Regulamento 1370/2007.
71. Se essa liberalização não tiver ocorrido, a violação do princípio da igualdade numa eventual adjudicação a favor do concorrente Martin torna-se manifesta, pois a Martin vem aceder a

- um mercado aberto à concorrência, ao passo que a Scotturb tem vedada a hipótese de competir no território de onde provém o concorrente Martin.
72. Para prevenir que uma eventual adjudicação incorra numa violação flagrante do princípio da igualdade, na vertente do acesso ao mercado, requer-se ao Exmo. Júri que solicite à Comissão Europeia que informe se no território de onde provem o concorrente Martin (Leganes/Madrid/Espanha) o mercado relativo ao serviço público urbano de passageiros se encontra aberto à concorrência em conformidade com as regras que constam do Regulamento 1370/2007 - tudo isto, bem entendido, antes de ser tomada pelo Exmo. Júri ou pelo Município de Cascais qualquer decisão no procedimento concursal.
73. Se o mercado de origem da Martin não estiver liberalizado, uma eventual adjudicação violará não apenas os princípios acima enunciados, mas também o princípio da igualdade – para além de condenar Cascais ao diesel!
74. Sabendo o Exmo. Júri que não existe ainda qualquer decisão de adjudicação e que o mesmo deve, em cumprimento da lei, ponderar todos os elementos relevantes para tal decisão (incluindo os que constam da presente pronúncia), uma realidade porém é certa e está demonstrada: **a proposta do concorrente Martin não cumpre com o exigido pelo Caderno de Encargos e, também por força de lei, deverá ser excluída.**
75. Pois, a não ser assim, uma decisão judicial que venha mais tarde a invalidar uma eventual decisão de adjudicação do Concurso à Martin e a reconhecer que o mesmo deveria (como deve) ser adjudicado à Scotturb comportaria um risco financeiro gigantesco para o Município de Cascais que o mesmo, na devida salvaguarda do interesse público, pode desde já evitar não adjudicando o Concurso ao concorrente Martin.
76. Espera, pois, a Scotturb que o Exmo. Júri aplique e salvede, de forma objetiva, isenta e imparcial o bloco de legalidade administrativa que rege o Concurso!

Nestes termos, requer-se ao Exmo. Júri que aprecie a presente pronúncia e, em consequência, altere o teor do



Relatório Final, no sentido da exclusão da proposta do concorrente Martin e da proposta de adjudicação do Concurso Público à Scotturb.

Mais se requer que, para efeitos instrutórios, sejam solicitados ao Instituto Superior Técnico, à ADENE – Agência para a Energia e à Comissão Europeia respetivamente, os elementos acima solicitados, suspendendo-se o procedimento concursal até resposta por parte das referidas entidades.

Junta: Quatro anexos e Procuração Forense

Manuel Andrade Neves
Advogado
NIF: 201085186 – Céd. 12921L
Abreu Advogados
Av. Infante D. Henrique, 26
1149-096 Lisboa
Tel: 21 723 18 00 / Fax: 21 723 18 99
E-mail: manuel.a.neves@abreuadvogados.com

Luís Fábria
Advogado
Cédula n.º 45306L – NIF: 173929400
Abreu Advogados
Av. Infante D. Henrique, 26
1149-096 Lisboa
Tel: (351) 21 723 18 00 Fax: (351) 21 723 18 99
E-mail: luis.fabrica@abreuadvogados.com



ANA CAROLINA
PERISSE
BARATA

Digitally signed by
ANA CAROLINA
PERISSE BARATA
Date: 2019.04.24
14:09:00 +01'00'

C/Ramon Farguell 33-35
Pol.Ind. Bufalvent
08240 Manresa (Barcelona)
Telef: 938735698 // car-bus@car-bus.net
www.car-bus.net

SPICA URBAN



EQUIPMENT

BODYWORK DETAILS

- Bodywork chassis-cabin extra long Mercedes-Benz 516 - 519 (wheelbase 4325mm)
- Access by electrical front Service door and electrical rear double door
- Panoramic dark glasses
- Pneumatic suspension in rear axle
- School transport according to legislation CEPE/ONU R107 + annex VIII

SEATS

- Fixing seats with upholstery details
- Driver's original seat upholstered as passengers seating

SOUND EQUIPMENT

- Radio - CD
- Integrated loud-speaker in air channel
- Pre-installation of vending machine.

INTERIOR CONDITIONING

- Air channel on both sides
- Handles at corridor
- Interior sides with ABS
- Anti-slip floor
- Interior illumination on roof



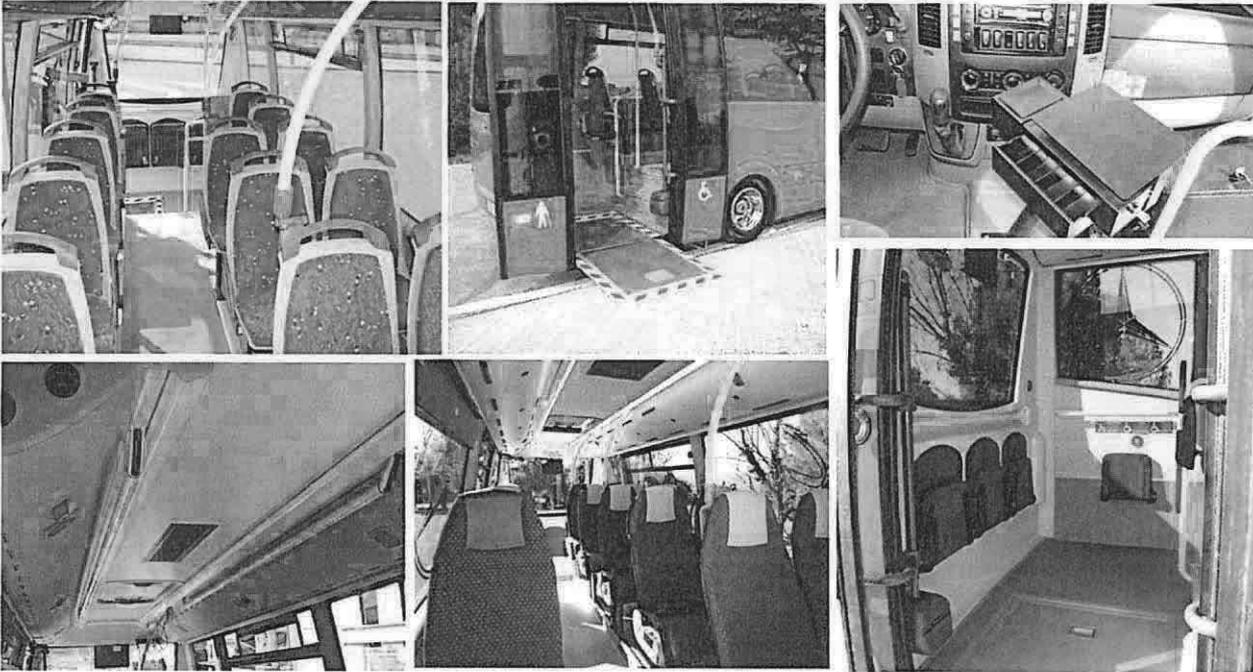
HEATING, VENTILATING AND AIR COND.

- 1 Skylight in roof
- Air conditioning
- Heating by convectors at both sides

OPTIONAL EQUIPMENT

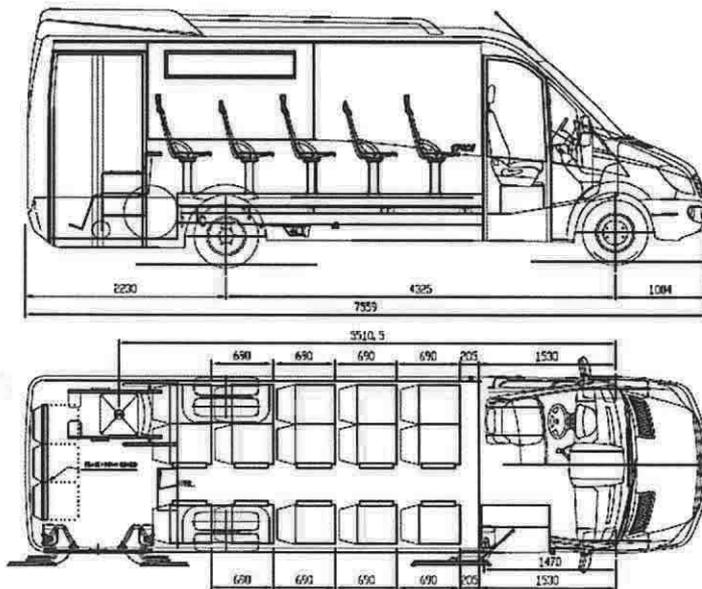
- 2 electronic informative boards
- 4 folding seats in rear low floor.
- Telescopic platform for disabled persons' access
- Lateral luggage
- Driver's air conditioning

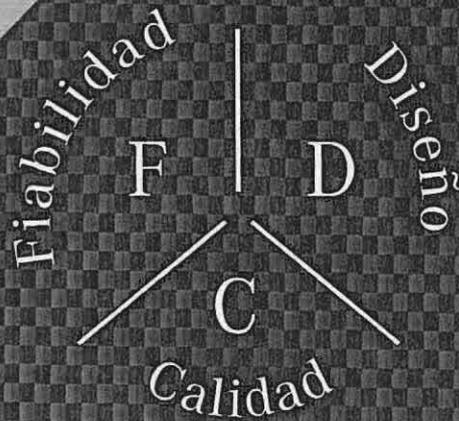
INTERIORS AND OPTIONALS

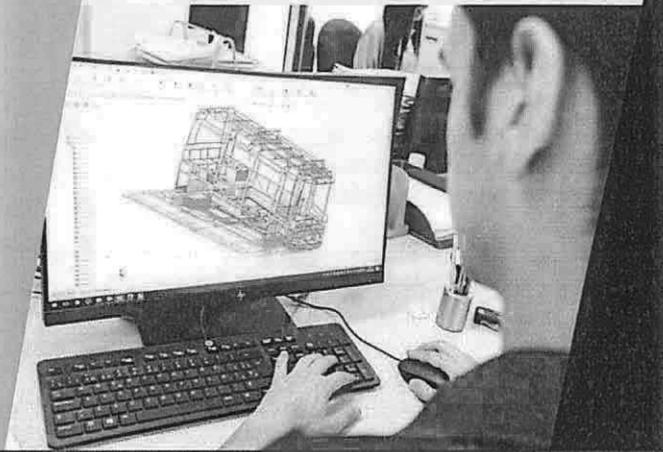


DISTRIBUTIONS

15 SEATS + 7 + DRIVER. // 15 SEATS + 1 PRM + 3 + DRIVER.







MÁS DE 55 AÑOS DE EXPERIENCIA EN EL SECTOR

En Car-bus.net somos carroceros de microbuses, de entre 7 y 22 plazas, con sede en Manresa, a 40 km de Barcelona. Nuestros orígenes se remontan a 1960, año en el que Ángel Monferrer, fundador de la empresa, trabajaba como encargado de producción para una importante y pionera empresa de carrozado de autobuses.

En 1980, Ángel Monferrer inauguró un taller de reparación y fabricación de unidades móviles especiales (remolque vivienda-taller, estudios de televisión móviles, etc.). Fue en el año 1990, junto con la incorporación de Jordi Monferrer (actual Director Comercial) a la empresa, y a demanda de distintos carroceros de Cataluña, cuando se creó una línea de montaje de microbuses y minibuses.

En 1999, debido al aumento de necesidad productiva, nuestra empresa se trasladó a su ubicación actual, una planta con capacidad para el montaje de 17 unidades mensuales. De 1990 a 2006, fabricamos microbuses para cubrir la producción de esta gama de producto comercializada por carroceros de autocares.

En 2007, Jordi Monferrer, gracias a una plantilla con un importante know-how en carrozado y a su voluntad de crear una gama propia de producto, empezó a diseñar, desarrollar y homologar sus propios modelos, todos carrozados sobre chasis Sprinter de Mercedes-Benz. El lanzamiento de la gama completa de producto, tanto carrozado como transformado, se hizo bajo la denominación comercial Car-bus.net. Desde 2007, y superando también la importante crisis que afectó fuertemente al sector, hemos vendido más de 1.700 unidades, tanto a nivel nacional como para exportación, con un aumento progresivo de las ventas año tras año desde 2011.

Exportamos principalmente a Francia, Alemania, Reino Unido e Italia. La evolución y desarrollo de variantes de producto para ofrecer la máxima versatilidad y adaptabilidad a las necesidades de cada cliente han sido constantes desde nuestros inicios, cubriendo el sector desde las 10 a las 22 plazas en transporte escolar, discrecional, urbano y servicios de lujo, así como en cualquier tipo de necesidad de transporte.

A principios de 2013, después de haber incorporado la gama vehículos de GLP y GNC, en Car-bus.net decidimos apostar también por la movilidad eléctrica. En octubre de 2014, presentamos en el Salón Internacional del Autobús y del Autocar el minibus eléctrico de 6 metros WOLTA, diseñado y desarrollado íntegramente por Car-bus.net.

Actualmente, con una red de distribución y servicio completamente consolidada en Europa para vehículo convencional, trabajamos principalmente en 2 líneas: la mejora continua y ampliación de nuestro proceso productivo para poder cubrir la demanda y la comercialización de nuestro vehículo eléctrico, abriendo una importante red comercial.

MORE THAN 55 YEARS OF EXPERIENCE IN THE INDUSTRY

At Car-bus.net we work as coachbuilders of minibuses, between 7 and 22 seats, with headquarters in Manresa, 40 km from Barcelona. Our origins date back to 1960, year in which Ángel Monferrer, founder of the company, worked as production manager for an important and pioneering company of bus bodies.

In 1980, Ángel Monferrer inaugurated a repair and manufacturing workshop for special mobile units (housing-workshop trailer, mobile television studios, etc.). In 1990, together with the incorporation of Jordi Monferrer (current Commercial Director) to the company, and at the request of different coachbuilders from Catalonia, when an assembly line of microbuses and minibuses was created.

In 1999, due to the increase in productive need, the company moved to its current location, a plant with capacity for assembly of 17 monthly units. From 1990 to 2006, we manufactured microbuses to cover the production of this product range marketed by bus coachbuilders.

In 2007, Jordi Monferrer, thanks to a staff with an important know-how in bodybuilding and with his will to create his own range of products, began to design, develop and standardize his own models, all of which are built on Mercedes-Benz Sprinter chassis. The launch of the complete product range, both body built and transformed, was done under the trade name Car-bus.net. Since 2007, and also overcoming the important crisis that strongly affected the sector, we have sold more than 1700 units both nationally and for export, with a progressive increase in sales year after year since 2011.

We mainly export to France, Germany, the United Kingdom and Italy. The evolution and development of product variants to offer maximum versatility and adaptability to the needs of each client have been constant since our inception, covering the sector from 10 to 22 places in school transport, discretionary, urban and luxury services, as well as any type of transportation need.

At the beginning of 2013, after having added LPG and CNG vehicles to the range, at Car-bus.net we decided to also bet on electric mobility. In October 2014, we presented the WOLTA 6-meter electric minibus, designed and developed entirely by Car-bus.net, at the International Bus and Coach Show.

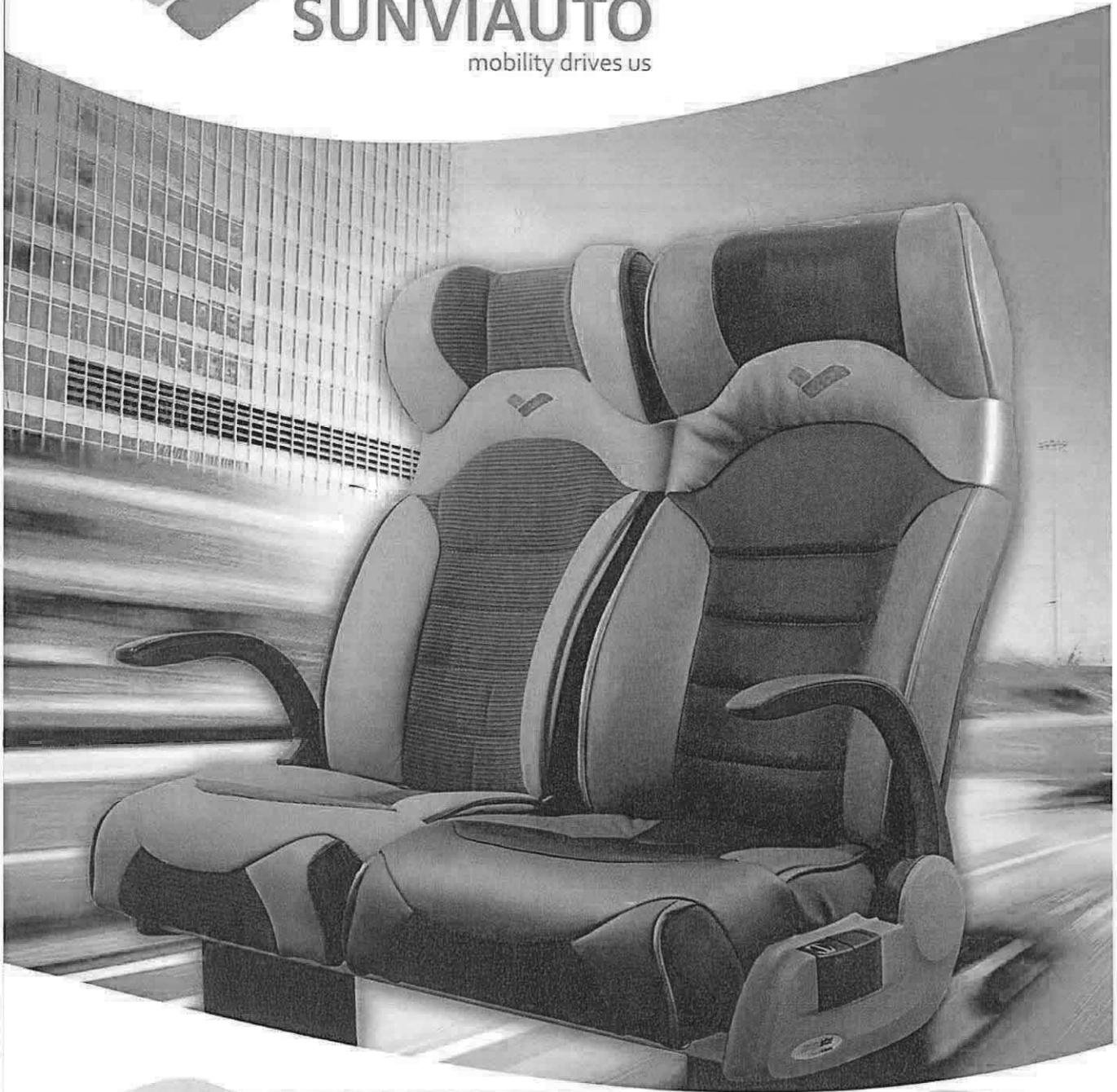
Currently, with a distribution and service network fully consolidated in Europe for conventional vehicles, we work mainly in 2 lines: the continuous improvement and expansion of our production process in order to cover the demand and the commercialization of our electric vehicle, opening an important commercial network.





SUNVIAUTO

mobility drives us



SUNVIAUTO España
Polígono Iruregaña, 70
31195 Aizoáin, Navarra
Tfno: +34 948 35 07 10
Comercial: comercial_es@sunviauto.pt
Recambios: recambios@sunviauto.pt

www.sunviauto.pt

INNOVACIÓN + EXPERIENCIA + CALIDAD



NUESTROS PRODUCTOS

Somos carroceros de microbuses, cubriendo la gama de 7 a 22 plazas siempre sobre la base de Mercedes-Benz Sprinter.

Nuestra gama de productos se diferencia en dos grandes familias:

- CORVI / LEPUS / DIPLOMATIC: Transformación sobre furgón
- SPICA: Carrozado sobre chasis cabina

Dentro del producto CORVI se realizan varias gamas de producto, siempre sobre la base de furgón. Los modelos se extienden desde el M1, con 7 plazas, hasta modelos de 22 plazas adaptados según la necesidad de cada servicio, ya sea urbano, discrecional o escolar y ofrece una amplia gama de acabados.

El modelo CORVI también se ofrece con techo descapotable para un servicio turístico.

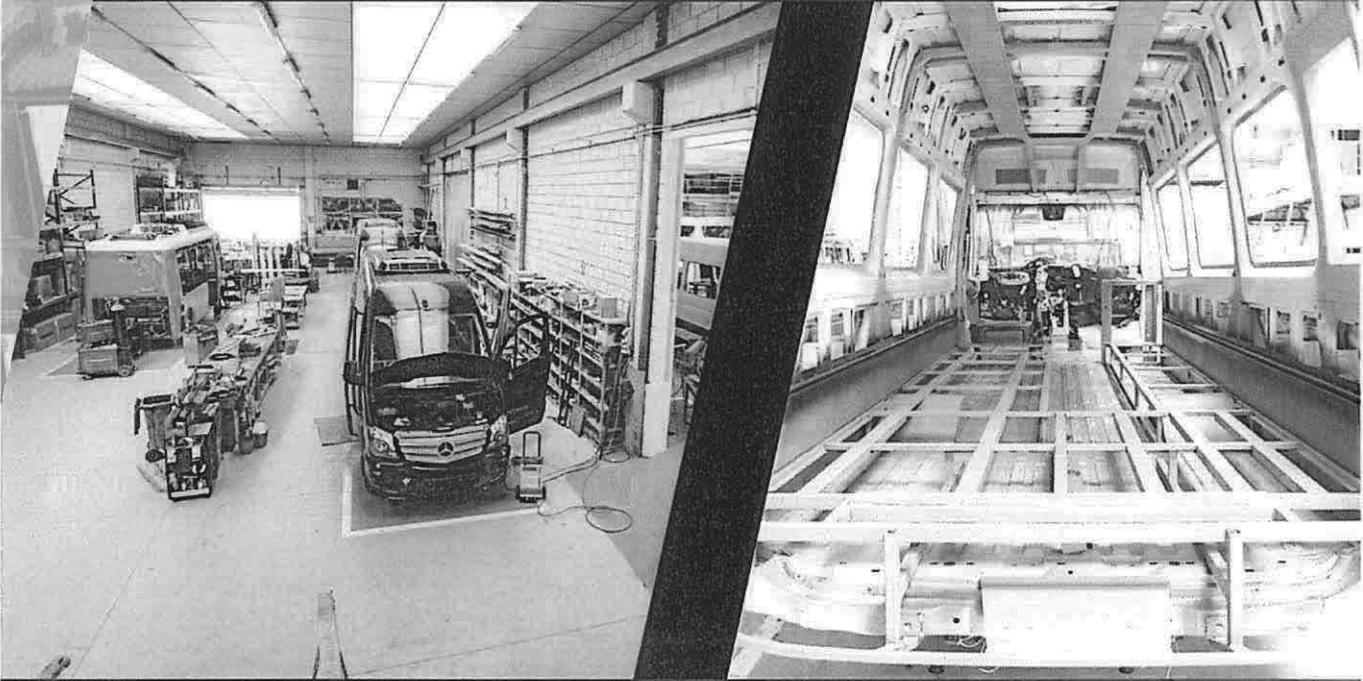
Cada modelo de los ofrecidos puede ser adaptado para PMR con múltiples distribuciones.

El carrozado SPICA dispone de una amplia gama de productos, carrozado sobre chasis cabina con dos versiones urbanas y una versión discrecional con amplia gama de acabados y distribuciones.

En 2014, lanzamos una nueva línea de producto con tecnología eléctrica basada inicialmente en un microbús 100% eléctrico denominado WOLTA, actualmente en producción.



INNOVATION + KNOW HOW + QUALITY



OUR PRODUCTS

We are coachmen of minibuses, covering the range of 7 to 22 seats always on the basis of Mercedes-Benz Sprinter.

Our product range differs in two large families:

- CORVI / LEPUS / DIPLOMATIC: Transformation on van
- SPICA: Bodywork on chassis cab

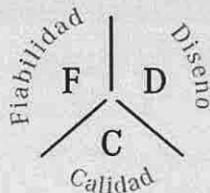
Within the product CORVI several ranges of product are made, always on the basis of van. The models range from the M1, with 7 seats, to models of 22 seats adapted according to the need of each service whether urban, discretionary or school and offers a wide range of finishes.

The CORVI model is also available with convertible roof for a tourist service.

Each model offered can be adapted for PMR with multiple distributions.

The bodywork SPICA has a wide range of products body on chassis cab with two urban versions and also a discretionary version with wide range of finishes and distributions.

In 2014, a new product line was launched in electric technology, initially based on a 100 % electric microbus called WOLTA, currently under production.



VanPartner by Mercedes-Benz

5



PRINCIPALES MODELOS MAIN MODELS

SPICA



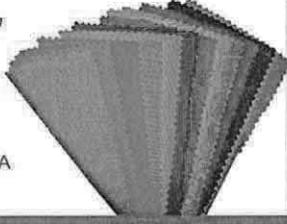
- Líder en el sector, carrozado sobre bastidor chasis-cabina Mercedes-Benz 516 o 519, con acceso mediante puerta de servicio eléctrica, plataforma cassette por puerta lateral, asiento del conductor original tapizado igual al de los pasajeros, butacas reclinables con cinturones de dos y tres puntos según la legislación actual, una trampilla en techo, maletero trasero con apertura eléctrica, cristales panorámicos oscuros, equipo de aire acondicionado Carrier en techo, salidas individuales de A.A. en el portaequipaje de ambos lados, calefacción por convectoros en ambos lados, luces de lectura individuales, cortinas laterales, parasol delantero, equipo de sonido y micrófono para el conductor.
- Transporte escolar según normativa del R.D. 443/2001.
- Opcionales: pintura metalizada, maleteros laterales, rotulación, cristal doble, freno eléctrico, nevera, gancho remolque homologado y butaca de guía.
- Las múltiples distribuciones de este modelo hacen que sea un vehículo versátil para todo tipo de transporte discrecional.



the art of pleating

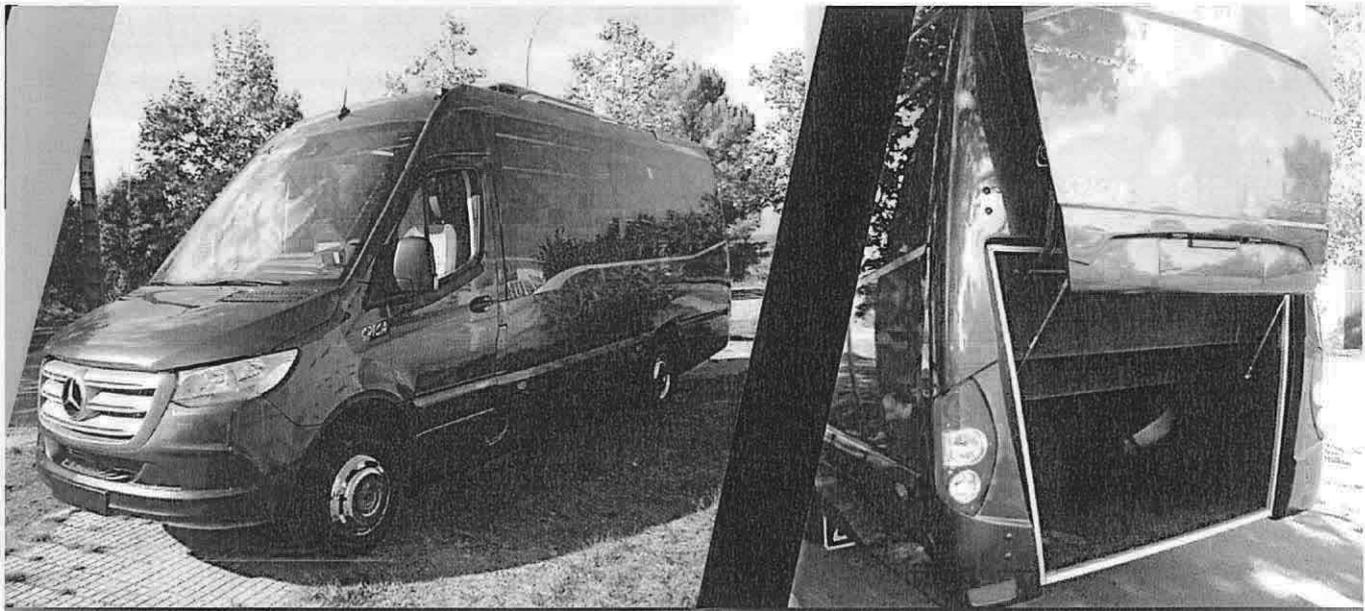
Vetexa

FABRICANTES DE
CORTINAS PLISADAS PARA
TRENES Y AUTOCARES



Vela Textil Automoción, S.L. San José, nº 4 bis, local
08360 Canet de Mar - Barcelona (Spain)
Tel./Fax: +34 937 95 47 18 - Móvil: 659 76 98 51
comercia@vetexa.com / pedidos@vetexa.com
<http://www.vetexa.com>

REUNIAO
13 MAIO 2019
CASCAIS



- Leader in the sector, bodywork on chassis-cab Mercedes-Benz 516 or 519, with access through electric service door, cassette platform by side door, original driver seat upholstered with the same as the passage, reclining seats with belts of two and three points according to current legislation, a roof hatch, boot rear electric opening, dark panoramic windows, Carrier air conditioning equipment on roof, individual A.C. outputs in luggage rack for both sides, convector heating in both sides, individual reading lights, side curtains, front sun visor, sound equipment and driver microphone.
- School transport according to R.D. 443/2001.
- Optional: metallic paint, lateral porters, lettering, double glazing, electric brake, refrigerator, approved towing hook and guide seat.
- The multiple distributions of this model make it a versatile vehicle for all types of discretionary transport.



Exposición permanente de Microbuses y Minibuses en Madrid.

Grupo Itra ha reservado un espacio con exposición permanente de Microbuses y Minibuses.

Es un punto de encuentro donde el profesional puede ver y conocer con detalle todas las novedades con sus diferentes acabados y configuraciones de plazas.

Disponemos de stock permanente tanto en vehículo nuevo como de ocasión.

Una apuesta importante para el sector en un mismo espacio en pleno Madrid.

Juan Carlos Casas. Tel.: 618 73 66 40
juancarlos.casas@grupoitra.com

Mercedes-Benz
 Vans. Born to run.



itarsa

Concesionario y Taller Oficial. C/ Isla de Java, 5 y 7. 28034 Madrid. Tel.: 91 334 15 00. www.grupoitra.mercedes-benz.es

7



SPICA URBAN



- Equipamiento estándar: Carrozado sobre bastidor chasis-cabina, puertas eléctricas, trasera doble hoja, butacas fijas urbano con insertos de tapicería, asiento del conductor original tapizado igual al de los pasajeros, una trampilla en techo, cristales panorámicos oscuros, aire acondicionado Carrier o Diavia, salidas de A.A. en el techo a ambos lados, calefacción por conveectores en ambos lados, parasol delantero, equipo de sonido con altavoces en techo y ventanas abatibles en ambos lados.
- Rampa de acceso PMR manual, preinstalación expendedora y directiva UE 2001/85 clase A, cumpliendo anexo 7. Suspensión neumática trasera.
- El número de plazas de este vehículo es de 15+7+conductor o 15+3+PMR+conductor.

- Standard equipment: Body chassis-cab (axes distance 4325), electric doors, double-leaf rear, fixed urban seats with upholstery inserts, original driver seat upholstered same as passenger, a roof hatch, dark panoramic glasses, Carrier or Diavia air conditioning, A.C. outputs in ceiling on both sides, convector heating in both sides, front parasol, sound equipment with ceiling speakers and folding windows on both sides.
- Manual PMR access ramp, vending pre-installation and EU Directive 2001/85 class A, complying with Annex 7. Rear pneumatic suspension.
- The number of seats in this vehicle is 15+7+driver or 15 +3+PMR+driver.

AUDIOBUS

Electrónica, Iluminación, Electricidad, Clima y Accesorios para Autocaravanes, Autobuses y Microbuses - www.audiobus.com

Products for Accessibility

Hidral Gobel
www.hidralgobel.com



SPICA LOW ENTRY



- El vehículo se realiza carrozado sobre chasis-cabina extra largo Mercedes-Benz con low entry central. El acceso es mediante puerta central eléctrica de doble hoja y montaje de rampa, con suspensión neumática en el eje trasero.
- La carrocería tiene cristales panorámicos Venus, con ventana central corredera, butacas fijas con insertos en tapicería, pavimento taraflex antideslizante, iluminación interior con led de doble intensidad, butaca del conductor original tapizada en el mismo color que las de los pasajeros, laterales interiores en ABS, equipo de A.A. en techo y calefacción por convectores, claraboya en techo, equipo de sonido, altavoces integrados en los canales de aire, pre-instalación de máquina expendedora, etc.
- Como opción: montaje de letreros electrónicos, plataforma telescópica PMR eléctrica, puesto de conductor cerrado, freno eléctrico y pintura metalizada pueden ofrecer a la empresa una imagen corporativa exclusiva.

- The vehicle is built on chassis-cab extra long Mercedes-Benz with low entry central. Access by double-leaf electric central door and ramp assembly, with pneumatic suspension on the rear axle.
- The body has panoramic Venus glass, with sliding central window, fixed seats with inserts in upholstery, non-slip taraflex flooring, interior lighting with double intensity LED, original driver's seat upholstered in the same color as the passengers, interior side in ABS, A.C. in ceiling and heating by convectors, skylight in roof, sound equipment, speakers integrated in the air channels, pre-installation of vending machine, etc.
- Optional improvements such as electronic signs, electric PMR telescopic platform, closed driver's seat, electric brake and metallic paint can offer the company an exclusive corporate image.

UPIC



UPIC es un proveedor líder de piezas de recambio para los autobuses y autocares, para las flotas y operadores, así como proveedor de accesorios y componentes para los fabricantes de vehículos de pasajeros.



Pollgon Industrial La Pobla, Nº 17, Nau A · 08260 Súria - Barcelona · Tel(España): 902 343 646 · Tel(Ext):(+34) 93 869 40 70 · E-mail:upic@upicsa.com · www.upicsa.com

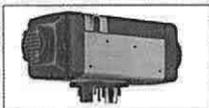
CORVI URBAN



- La transformación se realiza sobre furgón largo Mercedes-Benz Sprinter 516 con techo elevado.
- El acceso se realiza mediante puerta de servicio eléctrica Massats de doble hoja en low entry central y los cristales exteriores son panorámicos. Se realiza el montaje de rampa dual en el low entry, con suspensión neumática Müller en eje trasero y montaje Kneeling con amortiguador delantero derecho. La supresión de puertas traseras para la instalación de portón trasero es perfecta para la colocación de equipamientos.
- El acondicionamiento interior puede ofrecer rótulos electrónicos informativos BQB, el puesto de conducción cerrado, canales de aire en ambos lados, transporte escolar según R.D. 443/2001, laterales interiores acabado carrocerero, pavimento antideslizante y asideros en pasillo y accesos.
- La climatización se realiza con un equipo de A.A. en el techo para pasajeros y el aire acondicionado original para el conductor. La calefacción es por convectores.
- Se pueden instalar de forma opcional: equipo de sonido, cámaras, máquinas expendedoras, equipos SAE, etc.

- The transformation is carried out on a Mercedes-Benz Sprinter 516 long van with an elevated roof.
- The access is done through the double-leaf Massats electric service door in the central low entry and the exterior windows are panoramic. The dual ramp assembly is performed in the low entry, with Müller pneumatic suspension on the rear axle and Kneeling assembly with right front shock absorber. The suppression of rear doors for the installation of the tailgate is perfect for the placement of equipment.
- The interior fittings can offer BQB informative electronic signs, the coder driving position, air channels on both sides, school transport according to R.D. 443/2001, interior side panels finished body, anti-slip flooring and handles in the hall and accesses.
- The air conditioning is done by A.C. in ceiling for passengers and the original air conditioning for the driver. The heating is done by convectors.
- You can install as optional: sound equipment, cameras, vending machines, SAE equipment, etc.

Soluciones en climatización personalizadas



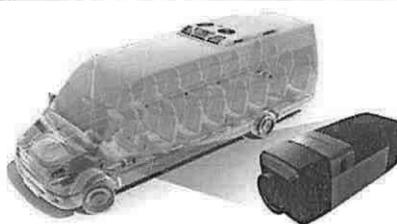
Calefacciones de Aire y Agua

- Potencias caloríficas de 2 a 15 kW
- Calefacción eficiente y rápida
- Diseño compacto



Sistemas de Aire Acondicionado

- De 4 a 28 kW de potencia frigorífica
- Componentes de alta calidad
- Accesorios versátiles para soluciones personalizadas



Webasto
Feel the Drive

Webasto Thermo & Comfort Ibérica, S.L.U. - C/Mar Tirreno, 33-28830, San Fernando de Henares
Tel. 91 626 86 10 - Fax. 91 626 86 31 - www.webasto-dia.es - info@webasto.es



DIPLOMATIC M1



- Vehículo de lujo de 3.500 kg para el transporte de viajeros.
- Tiene una distribución máxima de 8 pasajeros + conductor.
- El vehículo está indicado para viajes muy exclusivos, con todo tipo de detalles en su interior para ofrecer al cliente una flexibilidad con un acabado VIP y, de esta forma, maximizar el valor añadido a cada trayecto, brindando el máximo confort.

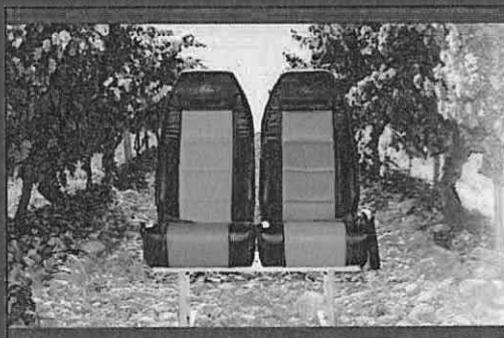
- Luxury vehicle of 3,500 kg for the transport of travellers.
- It has a maximum distribution of 8 passengers + driver.
- The vehicle is indicated for very exclusive trips, with all kinds of details in its interior to offer the client flexibility with a VIP finish to maximize the added value to each journey and offer maximum comfort.



CORVI LONG PMR

- El vehículo se realiza sobre la transformación de furgón extralargo Mercedes-Benz 516 o 519 con una distancia entre ejes de 4325 mm. El acceso es mediante puerta de servicio eléctrica y cristales exteriores panorámicos Venus. Las puertas traseras son originales y con trampilla en el techo.
- El interior tiene un acondicionamiento de portaequipaje en ambos lados con salida de aire individual. Revestimiento interior de carrocería, pavimento en Taraflex rematado en aluminio con iluminación interior led, rampa interior vertical y adaptación para PMR. Tiene butacas reclinables, butaca de conductor original tapizada igual que la de los pasajeros con cinturones 2 o 3 puntos según la legislación actual. Transporte escolar según R.D. 443/2001.

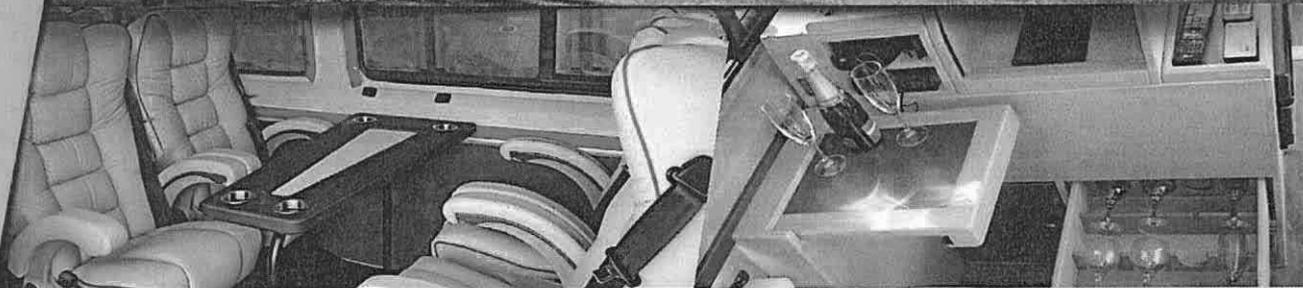
- The vehicle is made on the transformation of extra-long Mercedes-Benz 516 or 519 van with a wheelbase of 4325 mm. The access is through the service door and panoramic external glass Venus. The rear doors are original and with a hatch in the roof.
- The interior has a luggage rack on both sides with individual air outlet. Interior coating of coachbuilder, pavement in Taraflex finished in aluminum with interior LED lighting, vertical interior ramp and adaptation for PMR. It has reclining seats, original driver seats upholstered as the passengers with belts 2 or 3 points according to current legislation. School transport according to R.D. 443/2001.



EMAR kiel
Passion for Seats



DIPLOMATIC PREMIUM



- Tipo: Microbús de lujo. Chasis carrozable: Mercedes Sprinter 316.
- Equipamiento de serie: Carrozado sobre furgón (distancia ejes 3665 mm), acceso mediante puerta de servicio eléctrica, butacas Vogel Primus Ambassador, asiento del conductor original con tapizado igual al de los pasajeros, una trampilla en techo, maletero trasero, cristales panorámicos oscuros, aire acondicionado Diavia, equipo de aire acondicionado del conductor original MB, salidas individuales de A.A. en portaequipaje en ambos lados, calefacción por convectoros en ambos lados, luces de lectura individual, cortinas laterales, equipo de sonido y micrófono para el conductor.
- Transporte escolar según normativa del R.D.443/2001.
- Número de plazas: 12+1.

- Type: Luxury minibus. Chassis: Mercedes Sprinter 316.
- Standard equipment: Bodywork on van (distance axes 3665 mm), access via electric service door, Vogel Primus Ambassador seats, original driver's seat upholstered in the same as the passage, a roof hatch, rear luggage compartment, dark panoramic windows, air conditioning Diavia, air conditioning MB original driver conditioning, individual outputs A.C. in luggage rack both sides, convector heating on both sides, individual reading lights, side curtains, sound equipment and driver microphone.
- School transport according to R.D.443 / 2001 regulations.
- Number of seats: 12+1.

LEADER IN HVAC SYSTEMS

ALL FOR YOUR BUSESSES. DIFFERENT OPTIONS FOR COMFORT



www.sanzclima.es

mail@sanzeu

12

masats

Puertas y sistemas de accesibilidad para transporte público

50 AÑOS

www.masats.es



PANORAMIC

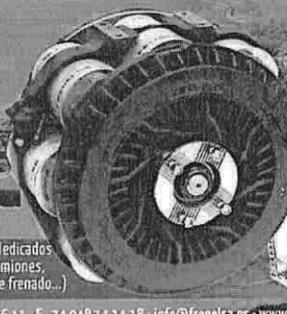


- La transformación se realiza sobre furgón extra largo Mercedes-Benz 516 o 519 automático, el acceso es mediante puerta de servicio eléctrica y cristalería panorámica plegable.
- Las butacas son reclinables con cinturones de tres puntos en todas las butacas. Opción de butacas tapizadas con piel técnica en dos colores. Los laterales interiores tienen ABS + detalles de madera. Pavimento de Teraflex rematado en aluminio e iluminación interior. Climatización con A.A. en la parte trasera del techo y calefacción por dos calefactores.
- El equipo de sonido tiene altavoces en la zona de pasajeros, micrófono con dos tomas para conductor y guía, y tiene pre-instalación de equipo de sonido.
- Este vehículo puede tener opcionales como pintura metalizada, equipo de sonido, rotulación, nevera, gancho de remolque, parabrisas eléctrico, freno eléctrico, segundo evaporador para pasaje, butaca de guía y suelo acabado en madera.

- The transformation is made on extra long van Mercedes-Benz 516 or 519 automatic, the access is through electric service door and folding panoramic glass.
- The seats are reclining, three-point belts in all the seats. Optional leather upholstered chairs in two colours. The inner sides have ABS + wooden details. Teraflex flooring finished in aluminum and interior lighting. The air conditioning on the back of the roof and heating by two heaters.
- The sound system has speakers in the passenger area, a microphone with two conductor and guide jacks, and a pre-installation of a sound equipment.
- This vehicle can have optional features such as metallic paint, sound equipment, signage, refrigerator, tow hook, electric windshield, electric brake, second evaporator for passage, guide seat and floor finished in wood.



FRENELSA



AVANZANDO
EN SEGURIDAD



SEGURIDAD



ECOLOGÍA



CONFORT



ECONOMÍA

Somos uno de los principales fabricantes mundiales de ralentizadores eléctricos para vehículos dedicados al transporte de personas y mercancías por carretera (autobuses, autocares, camiones, tractocamiones, remolques y semirremolques) y para aplicaciones industriales (banco de ensayos, soluciones de frenado...)

Polígono Industrial Comarca 1, Calle 1, Parcela 10, 31160 Urhoien, Navarra (España) - T +34 948 14 56 11 - F +34 948 14 14 18 - info@frenelsa.es - www.frenelsa.es





WOLTA ha sido diseñado y desarrollado para ofrecer una solución al transporte urbano colectivo con cero emisiones.

La tracción 100 % eléctrica junto con una línea elegante y moderna, diseñada por la carrocería Car-bus.net, hacen del modelo WOLTA un nuevo concepto de vehículo eléctrico que destaca por su atractivo y, a la vez, representa una alternativa real a los vehículos urbanos convencionales, especialmente en zonas como centros históricos, donde las dimensiones son determinantes.

La disposición de las baterías en el techo permite un óptimo repartimiento de las cargas y un mayor confort interior para los pasajeros. El sistema de gestión a bordo permite controlar y optimizar el uso de las baterías, así como la diagnosis en tiempo real de las mismas.

El implante eléctrico multiplexado de a bordo TeQ dialoga directamente con el sistema de gestión de baterías y el grupo de tracción, a fin de optimizar el funcionamiento integral del minibus.

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES:

- Vehículo eléctrico de 6 metros.
- Pequeño por fuera, grande por dentro.
- Construido como solución para circular en calles estrechas, como las de centros históricos, con cero emisiones.
- Capacidad de hasta 34 pasajeros, ofreciendo una autonomía de 170 km.
- Especialmente diseñado para la tracción eléctrica.
- Excelente maniobrabilidad.





Website
www.wolta.es



Ver Vídeo
Watch Video



WOLTA has been designed and developed in order to offer a zero emissions solution for collective urban transport.

The 100 % electric power train with the modern and elegant line of the bodywork, developed by Car-bus.net, turn WOLTA into a new concept of electric car that, besides being attractive, represents a real alternative for urban transport, especially in old quarters, where dimensions are a determining factor.

The layout of the batteries, placed in the roof, allows an optimal weight distribution and a better inner comfort for passengers. The onboard control system facilitates the control and optimization of the batteries and provides diagnosis in real time.

The onboard TeQ electric implant interacts directly with batteries control system and the power train to optimize the full functioning of the minibus.

MAIN CHARACTERISTICS:

- 6 meters electric minibus.
- Small outside and big inside.
- Built to run with zero emissions in narrow streets of the historic downtown.
- Wolta can carry up to 34 passengers with a good handling and autonomy up to 170 km.
- Specially designed for the electric traction.
- Excellent maneuverability.

UN SISTEMA, GRAN CANTIDAD DE OPCIONES.

Glasurit Serie 68 para vehículos comerciales

Glasurit RATIO Truck System ofrece soluciones integrales para las diferentes tipologías que presenta el vehículo comercial. Un sistema completo, desde masilla e imprimación a todo el proceso de HS 20 CV esmalte y laca, idóneos para el repintado de vehículos industriales consiguiendo unos resultados brillantes de alta calidad, de manera eficiente y ahorrando tiempo y consumo de materiales.

ProFit with Glasurit.

Descúbrelo en www.glasurit.com



ProFit with Glasurit



Glasurit, Avda. Cristóbal Colón S/N, Pol. Ind. El Henares, 28004 Guadalajara, España. Tel.: 943 20 90 00, Fax: 943 20 91 42, www.glasurit.com

13





CONTÁCTENOS /
CONTACT US
C/ Ramón Farguell 33-35
Pol. Ind. Bufalvent
08240 Manresa (Barcelona) · España / Spain
car-bus@car-bus.net
+34 93 873 56 98



www.car-bus.net

NUESTRA RED DE DISTRIBUCIÓN

OUR DISTRIBUTION NETWORK

ESPAÑA / SPAIN

Red concesionarios / Car dealer
Mercedes-Benz - Daimler España
Pol. Ind. Arroyo de la Vega
Avda. Bruselas 30-31
28018 Alcobendas (Madrid)
T. +34 914 846 000

Car-bus.net
C/ Ramon Farguell, 33-35
Pol. Ind. Bufalvent
Manresa (Barcelona)
T. +34 938 735 698

ANDALUCÍA / ANDALUSIA

Jesús J. Urri Núñez
COTECUR S.L.
C/ Perú, Nº 49
Edificio Corona Center,
Planta 2ª Módulo 12
41930 Bormujos (Sevilla)
T. +34 955 190 519
T. +34 606 342 751
F. +34 955 190 519
jesusurri@cotecur.com

COMERCIALIZACIÓN WOLTA WOLTA DISTRIBUTION

VÍCTOR PUIG PERELLADA
JAVIER NAVARRO
T/F. +34 629 018 626
victor.puig@globalfaraday.com

LUXEMBURGO / LUXEMBOURG

Georg Mertschuweit
D-41065 Mönchengladbach
T. +(0) 216 1828 103
F. +(0) 216 147 7032
M. +(0) 177 890 1234
mertschuweit@freenet.de

HOLANDA / HOLLAND

Anton Bals Bus & Coach BV:
Wouwbaan 191
4631 RT
Hoogerheide - Nederland
T. 0031 (0) 6 22 74 80 60

PORTUGAL

Rui Gama
Travessa do Navega, 326A
Olho Marinho - Arada
3885-183 Ovar, Portugal
T. +351 256 580 610
rgama@soma.pt

FRANCIA / FRANCE

NEGOBUS S.A.R.L.
Jean Marie Barbier
Garakotxeko Borda
64240 Ayherre
T. 05 59 70 15 10 / 06 47 99 36 66
F. 05 59 29 10 75
contact@negobus.com

GRAN BRETAÑA / UK

EVM
Danny McGee
Unit 1-3 Wellingham Way
Crawley Road, Faygate
Horsham, West Sussex. RH 12 4SE
T. 01293 852040
danny.mcgee@evm.ie

ITALIA / ITALY

Domenico Cilifrese
T. (+39) 080 325 39 00
M. (+39) 335 174 86 41
car-bus@domenicocilifrese.it

ALEMANIA / GERMANY

Michael-Peter Maier
Vertriebsleiter Bereiche
BRD, A, CH, LUXD-
70565 Stuttgart
T. +49 (0) 711 748 706
F. +49 (0) 711 745 0622
M. +49 (0) 151 201 06177
mpm-bus@t-online.de

Unser Servicepartner BRB
FKZ Süd Bus & Truckcenter
Gottlieb-Daimler-Strasse 5
D-71144 Steinienbronn (b.Stuttgart)
T. +49 (0) 715 752 69851-0
F. +49 (0) 715 752 69851-9
sena@fkz-sued.de / www.fkz-sued.de

SUIZA / SWITZERLAND

Francisco Rodriguez
V.I. Véhicules Industriels, S.A.
Route de la Plâtrière 17
1907 Saxon - Valais - Suisse
T. +41 (0)27/743.21.29
M. +41 (0)79/374.74.22
francisco.rodriguez@visasaxon.ch



DECLARAÇÃO



Irmãos Mota, S.A., com sede na Avenida Vasco da Gama n.º 6974 - 4415-957 Pedroso, de acordo com o vosso pedido de esclarecimento, declara para os devidos efeitos que o Autocarro com o layout abaixo, tem uma lotação máxima sentada de 15 Lugares, isto é, 5 filas de 3 Lugares na configuração (2 LE + 1 LD).

De acordo com a legislação nacional DL 58_2004 e a nova legislação adotada da EU Regulamento 107 os lugares rebatíveis não podem nunca e em caso algum ser considerados como lotação sentada. Assim e como prova do referido, vertemos a seguir excertos da respetiva legislação onde se pode verificar tal impossibilidade.

DL 58/2004 – alínea b) do Artigo 12º - Lugares sentados

“Deve existir no veículo um número (P) de lugares sentados, excluindo os bancos rebatíveis, conforme com os requisitos constantes do artigo 39º do presente Regulamento, e, tratando-se de veículos das classes I, II ou A.”

Regulamento 107 – 7.2.2.3

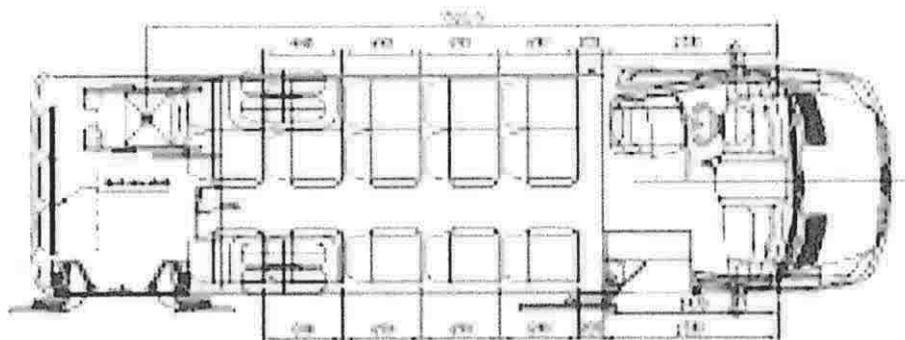
“ Deve existir no veículo um número (P) de lugares sentados, excluindo os bancos rebatíveis, conforme aos requisitos do ponto 7.7.8 abaixo. Tratando-se de veículo das classes I, II ou A, o número de lugares.....”.

Concluimos assim que o layout abaixo, constante desta declaração, não cumpre com o exigido no Caderno de Encargos relativo ao Concurso lançado pela C M de Cascais, por o mesmo não dispor de 18 lugares sentados dispostos segundo 6 filas longitudinais de 3 lugares cada (2 LE + 1 LD).



Irmãos Mota - Construção de Carroçarias, SA.

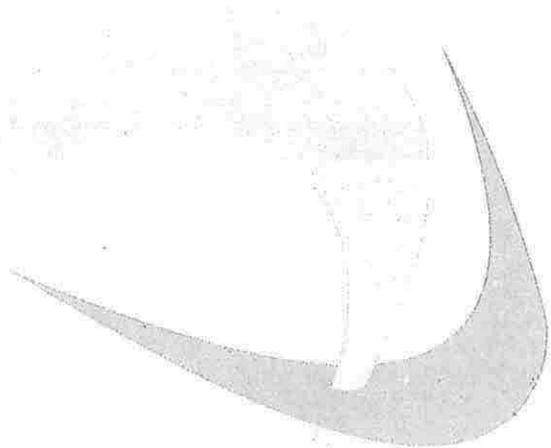
Desde 1980
Uma MARCA com PRESENÇA



Pedroso, 12 de Abril de 2019

Irmãos Mota
Construção de Carroçarias, S.A.
Um Administrador

Joaquim Fernandes Mota
Joaquim Fernandes Mota
Presidente do Conselho de Administração



Sede: EN. 222 ao Km6 - Alheira de Baixo - 4415-000 PEDROSO - V.N. GAMA - PORTUGAL
Tel: 227 877 000 FAX 227 877 009
Filial: Rua Fabrica das Cavadinhas, 182 - 4415-220 PEDROSO - V. N. GAMA - PORTUGAL



From: José Fafe <jpfafe@scotturb.com>
Sent: 15 de abril de 2019 18:36
To: beatrizbarata@scotturb.com; Ana Barata; José Luís Esquível
Subject: Fwd: DECLARAÇÃO TÉCNICA_PEDIDO

Enviado do meu iPhone

Início da mensagem reencaminhada:

De: "Jorge V. Pinto" <jorge.pinto@caetanobus.pt>
Data: 15 de abril de 2019, 17:32:06 WEST
Para: José Fafe <jpfafe@scotturb.com>
Assunto: RE: DECLARAÇÃO TÉCNICA_PEDIDO



Boa tarde,

A observação feita pelo nosso Depto. Engenharia resulta da análise dum lay-out público (está na internet) de um veículo da Car-Bus com dimensões exteriores idênticas às do lay-out que nos enviaram, em que é mais ou menos óbvio que se o lugar da cadeira de rodas estiver ocupado, dois ou três lugares traseiros são eliminados (é por esta razão que os bancos são rebatíveis). Esta conclusão não precisa de nenhuma declaração técnica, basta observar a figura.

Espero ter ajudado.

Cumprimentos,
Jorge Pinto

De: José Fafe <jpfafe@scotturb.com>
Enviada: 15 de abril de 2019 16:40
Para: Jorge V. Pinto <jorge.pinto@caetanobus.pt>
Assunto: Re: DECLARAÇÃO TÉCNICA_PEDIDO

Prezado Engº Jorge Pinto,

Agradeço o envio do vosso parecer.
Será possível enviar-me essa mesma declaração técnica em papel timbrado da própria CaetanoBus?
Ficava-lhe mais uma vez grato!
Com os melhores cumprimentos e estima pessoal,
José Paulo Fafe

Enviado do meu iPhone

No dia 15/04/2019, às 16:19, Jorge V. Pinto <jorge.pinto@caetanobus.pt> escreveu:

Boa tarde,

Na sequência do que me foi pedido e tendo em consideração o lay-out em anexo, que não sabemos se corresponde ao lay-out proposto, junto anexo a opinião do nosso diretor técnico, que pode também ser facilmente comprovada pela análise da figura.

Melhores cumprimentos,
Jorge Pinto



De: Rui M. Rodrigues
Enviada: 15 de abril de 2019 15:53
Para: Jorge V. Pinto <jorge.pinto@caetanobus.pt>
Cc: Joaquim A. Miranda <joaquim.miranda@caetanobus.pt>
Assunto: FW: DECLARAÇÃO TÉCNICA_PEDIDO
Importância: Alta

Boa tarde,

Baseado sobre o ponto do caderno de encargo,

4.2. Minibus/Semiurbanos (viaturas entre 7 a 9,5 metros homologadas para serviço de transporte público urbano em Portugal, na categoria europeia M3, classe I)

- 17 minibus/semiurbanos, novos [entre 0 (zero) a 500 (quinhentos) quilómetros], com a seguinte disposição:
 - 18 lugares sentados, dispostos segundo 3 filas longitudinais (2+1), dos quais 4 devem ser reservados a pessoas com mobilidade reduzida (PMR);
 - 1 lugar para cadeiras de rodas;
 - 1 lugar de condutor;
 - Lugares em pé: os que possam ser ocupados dentro dos limites possíveis da homologação.

E tendo em consideração o lay-out anexo (viatura standard), não se compadece com cumprimento de lotação simultânea de 18lugares sentados+1cadeira de roda+Motorista

Melhores cumprimentos / Best regards

Rui Rodrigues
Dir. Desenvolvimento de Veiculos TURISMO/URBANO e HOMOLOGAÇÃO
Head of Coaches/Citybus & Homologation Department

Tele/Mobile: +351 91 692 15 03
E-mail: rui.rodriques@caetanobus.pt
Web: www.caetanobus.pt
<image002.jpg>

<carbus SPICA urban.pdf>

SCOTTURB

PARECER TÉCNICO E ECONÓMICO SOBRE A PROPOSTA DO CONCORRENTE EMPRESA MARTÍN E CONTRADIÇÃO DOS PARECERES ANEXOS AO 2º RELATÓRIO DO JÚRI

ABRIL 2019

PROJETO 048/2019



vtm

DELIVERING DISTINCTIVE SOLUTIONS



Este documento foi produzido para ser impresso em frente e verso,
e assim reduzir o seu impacte no consumo de recursos do planeta.



ÍNDICE

1	Enquadramento.....	3
2	Inviabilidade económico-financeira da operação da proposta da Martín	5
2.1	Apresentação e demonstração dos cálculos	5
2.2	Contradição do parecer da Nova SBE.....	7
3	Incumprimento do Plano de Renovação da Frota Face ao Caderno de Encargos.....	9
3.1	Cálculo da idade média da frota de autocarros standard	9
3.2	Contradição do parecer da empresa Rosário Macário, Estudos e Projetos, Lda	10
4	Conclusões.....	13



1 ENQUADRAMENTO

A Scotturb apresentou proposta ao Concurso Público de Prestação do Serviço Público do Transporte Rodoviário Regular de Passageiros no Concelho de Cascais. A proposta da Scotturb foi desqualificada pelo júri do concurso numa primeira avaliação, tendo sido readmitida após primeira audiência prévia. No entanto, e após Pronúncia da Scotturb ao relatório de suporte da primeira audiência prévia que levou à readmissão da sua proposta, o júri do concurso manteve neste novo relatório de avaliação a decisão de adjudicação do contrato ao concorrente Martín.

A VTM elaborou a pedido da Scotturb uma análise detalhada da proposta da Martín e do seu grau de cumprimento do Caderno de Encargos. Essa análise, foi apresentada numa nota técnica que fez parte integrante da Pronúncia da Scotturb à primeira audiência prévia deste concurso e apresentava duas conclusões: a idade média da frota de autocarros standard não cumpre o Caderno de Encargos e o valor de remuneração proposto é incompatível com uma operação equilibrada do ponto de vista económico-financeiro e, muito menos, com uma remuneração justa do operador nos termos do Regulamento 1370/2007. No novo projeto de decisão, o júri não atendeu aos dois aspetos mencionados, tendo solicitado pareceres à Universidade Nova School of Business and Economics (Nova SBE) e à empresa Rosário Macário, Estudos e Projetos, Lda, para suportar a decisão de propor a adjudicação ao Concorrente Martín.

A Scotturb solicitou à VTM que analisasse os referidos pareceres e que, tendo por base a sua experiência e conhecimento específico desta indústria, se pronunciasse sobre os seus conteúdos e sobre o projeto de decisão do júri. O presente documento está assim organizado da seguinte forma:

1. Inviabilidade económico-financeira da operação proposta pela Martín
 - a. Apresentação e demonstração dos cálculos
 - b. Contradição do parecer da Nova SBE
2. Incumprimento do plano de renovação da frota face ao Caderno de Encargos
 - a. Cálculo de idade média da frota de autocarros standard
 - b. Contradição do parecer da empresa Rosário Macário, Estudos e Projetos, Lda

A VTM é uma consultora independente de referência no domínio da mobilidade, sistemas de transportes e infraestruturas, que está a viver a sua quarta década. Servimos clientes globalmente a partir dos nossos escritórios de Lisboa e de Madrid. Somos reconhecidos como especialistas neste setor e a nossa experiência cobre transversalmente todos os modos de transporte, aspetos de planeamento estratégico, operações, transações e economia e regulação setorial. Detemos uma sólida experiência nesta indústria fruto do nosso envolvimento ao longo de quase quatro décadas com cerca de 120 clientes, em mais de 1.000 assessorias.

Nas duas últimas décadas participámos em praticamente todos os grandes ciclos de investimento do setor dos transportes na Península Ibérica. Mais recentemente temos assessorado autoridades de transporte e operadores em processos concorrenciais para a implementação do Regulamento 1370/2007 na Península Ibérica.

No contexto específico da elaboração deste parecer a VTM, e os membros da sua equipa, não se encontram em situação de conflito de interesses.





2 INVIABILIDADE ECONÓMICO-FINANCEIRA DA OPERAÇÃO DA PROPOSTA DA MARTÍN

2.1 APRESENTAÇÃO E DEMONSTRAÇÃO DOS CÁLCULOS

Procedeu-se a uma análise detalhada da operação tendo por base as especificações estabelecidas nos documentos do concurso, os elementos disponibilizados pelo concorrente Martin na sua proposta e o conhecimento que a equipa da VTM detém da indústria, em particular dos fatores de custo associados a operações comparáveis.

Essa análise conduziu a conclusões inequívocas, como segue:

- com o pagamento por quilómetro proposto pelo Concorrente, de 1,76€, não é possível obter níveis de rentabilidade positivos para o investimento e operação em 7 anos de operação.
- salienta-se que não se trata de obter níveis de rentabilidade abaixo da prática corrente de indústria, mas sim de obter sempre, e em qualquer circunstância, rentabilidades negativas mesmo nos cenários mais favoráveis da gestão dos investimentos e dos custos de operação.

Pressupostos da Análise Económica e Financeira

A. Investimentos

- **Terreno e Edifícios:** 3.000.000€ (60% abaixo do valor considerado pela Nova SBE); amortização em 20 anos;
- **Equipamentos:** 500.000€ (inclui posto de abastecimento de combustível, pórtico de lavagens, equipamentos vários de oficina e de gestão); amortização em 5 anos;
- **Frota:** aquisição de 83 veículos standard (79 + 4 de reserva) e de 18 veículos minibus (17 + 1 de reserva); preço de aquisição de 200 mil € para veículos standard (17% abaixo do considerado pela Nova SBE) e 95 mil € para veículos minibus (5% abaixo do considerado pela Nova SBE); preço de aquisição inclui instalação de sistemas de bilhética e de comunicação (SAE); amortização em 7 anos;
- **Contrapartida para reforço tecnológico da operação:** 1.920.000€ (artigo 10.º Caderno de Encargos); amortização em 5 anos.

B. Financiamento – Capitais alheios

- **Valor:** 18.310.000 €, correspondente ao valor necessário para aquisição da frota (admitimos que os investimentos em terreno, edifícios e equipamentos se realizarão com capitais próprios – hipótese favorável à análise da operação)
- **Condições e financiamento:** 7 anos com uma taxa de juro de 2%.

C. Produção de transporte

- Considerou-se a produção quilométrica anual apresentada no Caderno de Encargos mais 10% de quilómetros em vazio para posicionamento dos veículos no início e fim da operação. Este valor afigura-se nos plausível face à operação em análise, considerando a localização provável das instalações face à posição dos terminus das carreiras e aos seus horários).

Produção de transporte	unid:	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7
VKM Comerciais	v-km	6 991 362	6 979 279	6 960 315	6 949 712	6 991 923	6 959 754	6 969 236
VKM Vazio	v-km	699 136	697 928	696 032	694 971	699 192	695 975	696 924
VKM Total	v-km	7 690 498	7 677 207	7 656 347	7 644 683	7 691 115	7 655 729	7 666 160

D. Custos operação

- **Pessoal:** 215 funcionários [183 motoristas (30% abaixo do valor considerado pela Nova SBE) + 15 oficiais + 15 restante pessoal]; custo anual de 21.500 € / funcionário (13,5% abaixo do valor da Nova SBE); aumento real de 1,0% a partir do 2º ano de operação;
- **Consumo de combustível:** consumo médio de 39 litros / 100 km (standard: 43 l/100; minibus: 19 l/100) que se considera plausível para uma operação em meio urbano tendo em consideração a orografia do território coberto; considerou-se um aumento em termos reais de 0,5% por ano tendo em conta o envelhecimento da frota ao longo do tempo;
- **Custo do combustível:** custo médio do combustível de 0,95 € por litro com um crescimento real de 1% por ano a partir do 2º ano de operação (a título ilustrativo refere-se que a Carris em 2017 adquiriu gasóleo a 0,98€/l – com preços de petróleo mais baixos);
- **Manutenção:** custo médio de 0,1 €/km (inclui custo com manutenção corrente e periódica da frota – 0,08 €/km; lubrificantes e óleos – 0,005 €/km, e pneus – 0,015 €/km); considera-se um aumento em termos reais de 1,5% por ano;
- **Outros custos operacionais:** 12% do valor de custos com pessoal, manutenção e combustíveis (valor que corresponde a menos de 50% do valor máximo admitido pela Nova SBE); inclui custos de consumos não relacionados com a produção de transporte; custos de manutenção dos restantes equipamentos para além da frota; etc.

Na análise desenvolvida não se assumiu a possibilidade de o operador alienar os veículos substituídos de acordo com o plano de renovação proposto, uma vez que não há a garantia, nos termos do Caderno de Encargos, que o Município de Cascais os venha a comprar. No entanto, também não se considerou qualquer necessidade de reinvestimento em frota, que será necessariamente necessário realizar para assegurar a idade média da frota de autocarros standard e da frota global abaixo do limiar imposto pelo Caderno de Encargos.

Por outro lado, a análise assumiu que durante o período de transição, o concorrente não incorreria em qualquer custo operacional, que é um pressuposto claramente otimista e minimizador dos custos operacionais em que o operador que vier a ser adjudicatário incorrerá. Assumiu-se também que não haveria custos associados ao fundo de maneoio o que, mais uma vez, é um pressuposto otimista.

A tabela seguinte resume os resultados da análise económico-financeira desenvolvida:

	unid:	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7
Proveitos Operacionais	EUR	12 304 797	12 283 531	12 250 154	12 231 493	12 305 784	12 249 167	12 265 855
Custos Operacionais	EUR	-9 181 625	-9 286 754	-9 388 990	-9 497 400	-9 639 578	-9 737 563	-9 862 855
Combustível	EUR	-2 849 330	-2 887 213	-2 922 703	-2 962 170	-3 025 013	-3 056 412	-3 106 638
Pessoal	EUR	-4 579 500	-4 625 295	-4 671 548	-4 718 263	-4 765 446	-4 813 101	-4 861 232
Manutenção frota	EUR	-769 050	-779 237	-788 776	-799 388	-816 307	-824 739	-838 251
Outros custos	EUR	-983 746	-995 009	-1 005 963	-1 017 579	-1 032 812	-1 043 310	-1 056 734
Resultado Operacional (EBITDA)	EUR	3 123 172	2 996 777	2 861 164	2 734 093	2 666 206	2 511 604	2 403 000
Amortizações	EUR	-3 249 714	-3 249 714	-3 249 714	-3 249 714	-3 249 714	-2 765 714	-2 765 714
Resultado Operacional (EBIT)	EUR	-126 542	-252 938	-388 550	-515 621	-583 508	-254 110	-362 714
Juros financiamento	EUR	-366 200	-316 942	-266 698	-215 450	-163 177	-109 858	-55 473
Resultado antes de impostos	EUR	-492 742	-569 879	-655 248	-731 071	-746 685	-363 968	-418 187
(valor acumulado)	EUR	-492 742	-1 062 621	-1 717 870	-2 448 941	-3 195 626	-3 559 594	-3 977 781

Assumindo a remuneração de 1,76 €/km proposta pelo Concorrente Martín, e a estrutura de custos assente nos pressupostos anteriores, resultam valores negativos de EBIT e de RAI em todos os 7 anos do período de contrato, não sendo por isso sequer razoável fazer qualquer comparação com as práticas correntes de indústria. Os valores obtidos relevam a insustentabilidade da operação e, conseqüentemente, põem em risco a adequada implementação do plano de operação previsto e os níveis de serviço esperados pelo Município de Cascais. A análise demonstra de forma inequívoca que o valor proposto não só não garante a sustentabilidade a operação durante os 7 anos de contrato como inviabiliza qualquer plano de renovação de frota no caso de se proceder à extensão do contrato nos termos previstos no Caderno de Encargos.

2.2 CONTRADIÇÃO DO PARECER DA NOVA SBE

Tendo por base a nossa experiência nesta indústria, o intervalo dos resultados obtidos foi de interpretação clara e permitiu-nos concluir inequivocamente pela inviabilidade económico-financeira da operação nos termos propostos. Temos consciência plena que não dispusemos do tempo que a Nova SBE e os consultores técnicos do Município de Cascais dispuseram para construir o seu modelo de referência, mas consideramos que este aspeto não limita a o valor das nossas conclusões.

Importa salientar que trabalhámos com valores de referência e correntes da indústria. Temos consciência que fomos otimistas na alocação de custos à operação isto é, não considerámos várias rubricas de custos que sabemos que o operador assumirá como por exemplo os custos do fundo de maneoio ou os custos durante o período de transição (salários, custos com deslocações e estadias de equipas a partir de Espanha, aluguer provisório de instalações / sede social, etc.). Temos também consciência de que todos os valores considerados nesta análise são sujeitos a algum grau de incerteza. Por isso assumimos, de uma forma geral, valores favoráveis à viabilização da operação, dentro de parâmetros razoáveis, e realizámos diversas análises de sensibilidade às variáveis críticas do modelo de avaliação.

Assim, consideramos que a análise mais detalhada que agora apresentamos confirma a nossa opinião já anteriormente expressa de que a conclusão do parecer da Nova SBE é incorreta, ou seja, o preço de 1,76€ / v-km corresponde a uma prática predatória por parte do concorrente Martín.

Embora reconheçamos que os valores da nossa análise têm incerteza associada, também os valores utilizados pela Nova SBE a têm. Acreditamos que o modelo da Nova SBE se “alimentado” com valores realistas desta indústria gerará resultados que conduzirão à mesma conclusão a que a VTM chegou.

Contudo, há um valor explicitado no parecer que está seguramente errado: o custo por litro de gasóleo de 0,72€/l. O valor assumido no modelo da Nova SBE, a preços de 2018, está abaixo do que é o custo do gasóleo sem refinação e distribuição. A título ilustrativo, refere-se que já em 2017 a Carris adquiriu gasóleo a 0,98€/l. O valor que a VTM propõe de 0,95€/l deve assim ser considerado como muito favorável ao operador a preços de 2018 e, por maioria de razão, de 2019.

Por fim, de referir que estranhamos que a Nova SBE não tenha considerado o Regulamento da Comissão Europeia 1370/2007 e a Lei 52/2015 no que se refere ao direito do operador ao “lucro razoável”, ou à justa remuneração pelo investimento e serviço prestados, ignorando assim níveis de rentabilidade do contrato dentro daqueles que são os padrões correntes da indústria, para contratos desta dimensão, na Europa em geral, e em Portugal em particular, expressos por exemplo em margens de EBIT ou EBITDA.



3. INCUMPRIMENTO DO PLANO DE RENOVAÇÃO DA FROTA FACE AO CADERNO DE ENCARGOS

3.1 CÁLCULO DA IDADE MÉDIA DA FROTA DE AUTOCARROS STANDARD

Importa referir que neste ponto, a análise que se faz da proposta pelo concorrente Martín foca-se na idade média da frota de veículos standard nos termos estabelecidos no Caderno de Encargos. Pretende-se com esta análise demonstrar, de forma inequívoca, que o plano de compra e renovação de frota de autocarros standard apresentado pela Empresa Martín na sua proposta não assegura a idade média de 6 anos completos da frota no último ano do contrato (ano 7) e, na eventualidade de se verificar o seu prolongamento (até ao ano 10), nunca se verifica a idade média de 6 anos na frota de autocarros standard nos períodos de renovação do contrato.

E para esta análise importa recordar que é inequívoco que no Caderno de Encargos no nº 4.1 da Parte II – Cláusulas Técnicas, página 25 do documento, é imposto que a idade média do conjunto dos autocarros standard afetos à operação não pode ultrapassar os 6 (seis) anos completos. Considerando o quadro de renovação de frota apresentado pelo concorrente Empresa Martín, no Ano 7 da operação efetiva, a idade média da frota de autocarros standard será sempre superior a 6 anos incumprindo assim com o nº 4.1 da Parte II – Cláusulas Técnicas do Caderno de Encargos.

- A idade máxima de qualquer autocarro standard que esteja afeto à operação é de 12 (doze) anos completos e a idade média do conjunto dos autocarros standard afetos à operação não pode ultrapassar os 6 (seis) anos completos;

Como pressuposto desta análise assumiu-se que o Ano 1 apresentado pelo Concorrente Empresa Martín na sua proposta, com indicação de uma idade média de 0 anos, inclui o período de transição de 8 meses proposto. Só assim se aceita que no final do Ano 1 a idade média da frota de veículos standard seja de 0 anos o que, não sendo verdade, porque a frota terá 4 meses de idade, se aceita se considerarmos um valor arredondado. Neste pressuposto, o contrato de 7 anos terminará ao 8º mês do Ano 8, ou seja, após 84 meses de operação:

- Ano 1: 8 meses de período de transição + 4 meses de operação
- Ano 2: 12 meses de operação
- Ano 3: 12 meses de operação
- Ano 4: 12 meses de operação
- Ano 5: 12 meses de operação
- Ano 6: 12 meses de operação
- Ano 7: 12 meses de operação
- Ano 8: 8 meses de operação



Uma vez que não haverá renovação de frota de veículos standard antes do ano 9, conforme apresentado pelo Concorrente Empresa Martín na sua proposta, conclui-se que a idade média da frota no final do Ano 7 será de 6,3 meses e que no final do período de contrato (nos últimos 20 meses dos 84 meses de operação) a frota standard terá uma idade média superior a 6 anos. Desta forma, é inequívoco que a proposta não cumpre o disposto no n.º 4.1 da Parte II – Cláusulas Técnicas do Caderno de Encargos, ou seja, uma idade média da frota não superior a 6 anos completos.

	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8
Período Transição	Operação							
	8 meses	4 meses	12 meses	12 meses	12 meses	12 meses	12 meses	8 meses
Frota Standard	-	79	79	79	79	79	79	79
Idade Média	-	0,3	1,3	2,3	3,3	4,3	5,3	6,3
Cumprimento nº 4.1 - Parte II (CE)	-	Cumpre	Cumpre	Cumpre	Cumpre	Cumpre	Cumpre	Não Cumpre
								Não Cumpre

Para além disso, e na eventualidade de o contrato ser prorrogado, o plano de renovação de frota apresentado conduz ao incumprimento do referido número do Caderno de Encargos. Para esta análise, não havendo detalhe sobre o momento da renovação da frota, assumiu-se que os novos veículos adquiridos nos anos 8 e 9 (conforme proposta do Concorrente Empresa Martín) ocorreriam na hipótese mais favorável ao concorrente isto é, no início de cada renovação de contrato, conforme indicado na tabela seguinte.

	Ano 8		Ano 9		Ano 10	
	Contrato Inicial	1ª Renovação	2ª Renovação	3ª Renovação		
	8 meses	4 meses	8 meses	4 meses	8 meses	4 meses
Frota Standard	79	79	79	79	79	79
Idade Média	7,0	6,2	6,8	6,0	6,6	7,0
Cumprimento nº 4.1 - Parte II (CE)	Não Cumpre	Não Cumpre	Não Cumpre	Cumpre	Não Cumpre	Não Cumpre

3.2 CONTRADIÇÃO DO PARECER DA EMPRESA ROSÁRIO MACÁRIO, ESTUDOS E PROJETOS, LDA

No que respeita ao dimensionamento da frota

Não compreendemos a opinião de que a Scotturb deveria ter apresentado a nota técnica referida. Esta não é solicitada no Caderno de Encargos e a Scotturb tem conhecimento exato da especificidade da operação com veículos elétricos. Para além disso a júri do concurso podia sempre ter pedido esclarecimentos à Scotturb e não o faz.



No que respeita à idade média da frota da Martín

O incumprimento da proposta da Martín relativamente à idade média da frota de autocarros standard não é “opinião da VTM”. E a nossa redação não é nem inconsequente, nem infundada. É a conclusão inequívoca que resulta do cálculo algébrico baseado na informação contida na proposta da Martín. Os cálculos realizados pela VTM baseiam-se no exposto na proposta do concorrente e que não é passível de outra interpretação pela forma explícita como os conteúdos são apresentados. A este propósito importa relevar que a afirmação do parecer “..., a empresa Martín apresenta a renovação da frota no ano 8” só é verdadeira para os minibus e é irrelevante para o incumprimento que se verifica na idade média frota de autocarros standard.

Com efeito, a VTM tem sempre referido que o incumprimento se verifica com os **autocarros standard**, uma vez que a Martín refere explicitamente que só renovará no Ano 9, depois de terminados os sete anos (contados após o período experimental) do contrato.

- A idade máxima de qualquer autocarro standard que esteja afeto à operação é de 12 (doze) anos completos e a idade média do conjunto dos autocarros standard afetos à operação não pode ultrapassar os 6 (seis) anos completos;

No que respeita à análise económico-financeira da operação

Não compreendemos as afirmações sobre os pressupostos assumidos para o preço de aquisição dos veículos e para os consumos:

- O valor proposto para aquisição de autocarros na análise preliminar realizada pela VTM corresponde a um valor corrente de indústria. Aliás, no modelo desenvolvido pela Nova SBE na assessoria prestou à preparação do concurso, é assumido um valor de 240.000€ isto é, cerca de 9% acima do valor de 220.000€ que a VTM assumiu nos seus cálculos. Por fim, relevamos que o valor assumido pela VTM tem suporte no conhecimento específico de indústria que detemos e pelo qual somos reconhecidos. Apesar disto, apresentamos no capítulo anterior deste documento uma análise económico financeira com valores ainda mais baixos e que continuam a dar suporte à nossa opinião inicial.
- Já os valores respeitantes aos consumos podem efetivamente ser ligeiramente mais baixos do que aqueles assumidos pela VTM, como poderão também ser mais elevados. Importa salientar que no modelo inicial desenvolvido pela Nova SBE, assessorada também por uma empresa de um professor da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto de reconhecido prestígio, é assumido um valor de 50 l/100Km isto é, cerca de 11% acima do valor de 45 l/100Lm que a VTM assumiu nos seus cálculos. A opinião constante no relatório que aqui comentamos, é genérica, não tem adesão ao caso concreto da operação a concurso,

sendo meramente especulativa. Apesar disto, apresentamos no capítulo anterior deste documento uma análise com valores inferiores e que continuam a dar suporte à nossa opinião inicial.

No que se refere à economia de escala na aquisição de recursos, consideramos que a afirmação apresentada é generalista e, por isso, incompreensível. Se não vejamos:

- A compra de veículos é naturalmente sujeita a economia de escala. Importa ter presente que uma aquisição de 79 veículos (ou mesmo de 83 ou 84, contando com as reservas de operação e manutenção) é enquadrável numa encomenda de pequena / média dimensão para os grandes fabricantes deste tipo de material circulante. O valor corrente de um veículo Euro VI idêntico àquele proposto para Martín para uma compra de pequena / média dimensão como é esta deverá estar próximo dos 250.000€. A VTM assumiu no seu parecer inicial um valor de 220.000€, que corresponde a um ganho de escala de 12%. Este valor parece-nos adequado a uma situação desta natureza e ao perfil da empresa Martín, que deverá ser um cliente “respeitável” dos grandes fabricantes deste tipo de veículos. Relevamos que na análise que apresentamos no capítulo anterior reduzimos este valor significativamente, para 200.000€, e os resultados da análise mantêm-se inequívocos na confirmação da nossa opinião inicial.
- A compra de combustível é também naturalmente sujeita a economia de escala. O valor de 0,95€/l proposto pela VTM assume exatamente isso e tem por base o que consideramos ser o desconto que os fornecedores de combustível atribuem aos seus grandes clientes, como deverá ser o caso da Martín (considerando a dimensão da sua operação em Espanha). O valor assumido corresponde a um desconto de cerca de 15% face ao valor médio de mercado (líquido de IVA, naturalmente). Se a afirmação se baseia na comparação com o valor usado no modelo da Nova SBE, estamos então perante um desconhecimento total da indústria uma vez que esse valor de 0,72€/l está absolutamente desalinhado com os valores de mercado. A título ilustrativo importa salientar que o valor médio de compra de gasóleo pela CARRIS, que tem uma operação 4-5 vezes superior a esta em análise, e por isso com maior escala, foi de cerca de 0,98€/l em 2017, quando os preços dos combustíveis estavam mais baixos que em 2018 e no início de 2019.

No que se refere à impossibilidade de validação do intervalo de valores de TIR estimados em análises de alto nível, e face ao exposto anteriormente, acreditamos que decorrerá essencialmente da opção da autora pela redação de um documento essencialmente especulativo e não da falta de explicitação dos pressupostos assumidos pela VTM. Com efeito, e embora não tenhamos detalhado no nosso documento todos os fatores de custo utilizados, acreditamos que partilhámos informação suficiente para um conhecedor da indústria reconhecer inequivocamente a inviabilidade económica e financeira da operação proposta pela Martín.



4 CONCLUSÕES

Da análise que efetuámos aos documentos do concurso, nomeadamente ao Programa do Concurso e ao Caderno de Encargos, à proposta do Concorrente Empresa Martín, ao 2º relatório do júri do concurso, e aos relatórios da Nova SBE e da empresa Rosário Macário, Estudos e Projetos, Lda concluímos que:

- A proposta do concorrente Martín não cumpre o disposto no nº 4.1 da Parte II – Cláusulas Técnicas do Caderno de Encargos no que se refere à idade média da frota de viaturas standard em operação ao longo do período do contrato (7 anos). Concluímos também que o plano de renovação de frota proposto não assegura o cumprimento da idade média máxima permitida para este tipo de veículos na eventualidade de se verificar uma extensão do contrato.
- Em nenhuma circunstância é possível que, cumprindo o estipulado no Caderno de Encargos, no Regulamento 1370/2007 e na Lei 52/2015 relativamente à justa remuneração do operador, relativamente à operação que o Município de Cascais pretende ter no seu território, este venha a ter um desempenho económico-financeiro positivo considerando o valor proposto 1,76€ / VKm. Analisaram-se múltiplos cenários tendo por base combinações muito favoráveis e menos favoráveis de valores de referência de indústria internacional e nacional aplicados à operação da frota proposta pelo concorrente. Não foi possível encontrar um cenário plausível em que se verificasse o pretendido e exigível equilíbrio.
- Acreditamos que o modelo económico-financeiro construído pela Nova SBE, caso seja “alimentado” com valores reais de indústria, não poderá conduzir a conclusões diferentes daquelas que a VTM chegou. Importa relevar que o parecer da Nova SBE, apesar de referir a incorporação de um retorno acionista de 6,6% sem outro enquadramento ou explicação, não faz qualquer menção aos princípios da justa remuneração do operador expressos de forma clara no Regulamento da Comissão Europeia 1370/2007 e na Lei 52/2015, limitando-se a tentar justificar algebricamente o equilíbrio entre custos e proveitos.
- As opiniões expressas no parecer da empresa Rosário Macário, Estudos e Projetos, Lda, são globalmente especulativas, ignoram os referenciais de indústria e em alguns casos, como o cálculo da idade média da frota do concorrente Martín, só podem resultar de leitura desatenta da proposta deste Concorrente e do Caderno de Encargos.

Oeiras, 23 de abril de 2019

Nuno Soares Ribeiro

Sócio Gerente



Lisboa

Ed. Central Plaza - Av. 25 de Abril de 1974, 23 - 2ªA
2795 - 197 Linda-a-Velha - Portugal
Tel. (+351) 21 415 96 00
Fax. (+351) 21 415 96 08
geral@vtm-global.com
www.vtm-global.com

Madrid

Edificio Cuzco III
Paseo de la Castellana, 135. Planta 8. Oficina 828
28046 Madrid - España
Móv. (+34) 654 647 121
geral@vtm-global.com
www.vtm-global.com

PROCURAÇÃO FORENSE

SCOTTURB – Transportes Urbanos, Lda., com sede na Rua de São Francisco, n.º 660, Adroana, 2645-019 Alcabideche, matriculada na Conservatória do Registo Comercial de Cascais com o número único de matrícula e de identificação fiscal 511 069 553 como capital social, integralmente realizado, de € 250.000, (duzentos e cinquenta mil euros), neste ato representada por Ana Carolina Périssé Barata, na qualidade Gerente, com poderes para o ato, constitui seus bastantes procuradores os Senhores Professor Doutor Luis Fábrica, Dr. Manuel de Andrade Neves e Dra Ana Simões Ferreira, todos Advogados, com domicílio profissional na Av. Infante D. Henrique, n.º 26, 1149-096 Lisboa a quem confere, em conjunto ou separadamente, com os de substabelecer, os mais amplos poderes forenses em Direito permitidos, incluindo os de representação em todos os atos relativos ao Concurso Público de Prestação do Serviço Público de Transporte Rodoviário Regular de Passageiros no Concelho de Cascais (Processo n.º 893/DCOP/2018).

Declara-se que os mandatários constituídos fazem parte da sociedade **ABREU & ASSOCIADOS - SOCIEDADE DE ADVOGADOS, SP, RL**, registada na Ordem dos Advogados, com sede na Av. Infante D. Henrique, n.º 26, 1149-096 Lisboa.

Adroana, 16 de abril de 2019

Transportes Urbanos, Lda.
A Gerência



**CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAIS
SAPHETYGOV
CONTRATAÇÃO PÚBLICA**

Leganes, 15 de abril de 2019

REF.: Prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no Concelho de Cascais, concurso público procedimento n.º 893/DCOP/2018

Alberto Egido Martínez, portador do bilhete de identidade n.º 70.038.107-W, em representação da sociedade Empresa Martín, S.A., com o NIPC A-28106003 e sede social em calle Torres Quevedo, nº 3 – 28914 Leganes (MADRID), com procuração lavrada perante o Notário de Madrid, Carlos Pérez Baudin, a 26 de outubro de 2004, com o número de protocolo 3658, declara dentro do prazo fixado para o efeito:

1.- Tendo tido conhecimento através da plataforma SAPHETYGOV de Contratação Pública do relatório final sobre a prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no Concelho de Cascais, concurso público procedimento n.º 893/DCOP/2018, do qual constam as alegações apresentadas pela, SCOTTURB, questionando determinados aspetos da proposta apresentada pela minha representada no que respeita aos lugares sentados dos miniautocarros Mercedes Sprinter, com carroçaria montada por Car – Bus no modelo Urban, afirmo que o referido veículo cumpre estritamente o previsto no Caderno de Encargos, comprovando o referido ponto com a apresentação do certificado emitido pelo representante da sociedade Carrocera, Microbuses de Lujó, S.L., Jordi Monferrer Muñoz, que certifica o número de lugares sentados homologados do modelo Urban, assim como a planta em anexo de pormenorização da referida certificação.

2.- Relativamente à alegação apresentada pela SCOTTURB, no que se refere ao facto de alguns documentos submetidos pela minha representada, Empresa Martín, S.A., não terem sido assinados digitalmente, anexamos comprovativos emitidos pela plataforma SAPHETYGOV, nas quais se certifica que toda a documentação apresentada na proposta foi assinada por meios digitais por via de certificado qualificado.

3.- No que se refere às restantes alegações, plano de renovação da frota, falta de viabilidade económica e “dumping”, prazo máximo do período transitório, redação parcial da proposta em língua castelhana e utilização da imagem corporativa da Scotturb sem consentimento, entendemos terem sido suficientemente justificadas nos relatórios emitidos pelo Júri de Adjudicação do Concurso e na análise técnica e económica realizada pela VTM Consultores em Engenharia e Planeamento.

Face ao exposto anteriormente, REQUEREMOS o indeferimento das alegações apresentadas pela SCOTTURB contra a proposta da Empresa Martín, S.A., assim como a ratificação, por parte da Câmara Municipal de Cascais, da proposta de adjudicação do concurso em causa, apresentada pela Empresa Martín, S.A.



Assinado: Alberto Egido Martinez.



José Escudero Pérez, Traductor-Intérprete Jurado de PORTUGUÉS, nombrado por el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, certifica que el documento que sigue: **CERTIDÃO - MICROBUSES DE LUJO S.L.** que consta de 1 página, es traducción fiel y completa al PORTUGUÉS de un documento redactado en ESPAÑOL.

En Madrid, a 15 de abril de 2019

JOSÉ ESCUDERO PÉREZ
Traductor-Intérprete Jurado de
PORTUGUÉS y GALLEGO
Nº 815

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES, UNIÓN EUROPEA Y COOPERACIÓN
LEGALIZACIONES
Visto Bueno para legalizar la firma que antecede por ser, a parecer, auténtica, sin prejuzgar la veracidad del contenido del documento ni ulterior destino que pueda dársele.

Madrid,

16 ABR 2019

P. EL SUBSECRETARIO

Eduardo Caceres Madera
Jefe de Negociado

MICROBUSES DE LUJO, SL

C/ Ramón Farguell, 33-35
Pol.Ind.Bufalvent 08243 Manresa
Tel.:938735698 / Fax:938739064
www.car-bus.net / e-mail: car-



Empresa Martín, S.A.
C/ Torres Quevedo, nº 3
28914 Leganes (MADRID)

Manresa, 15 de abril de 2019

CERTIDÃO

JORDI MONFERRER MUÑOZ, portador do documento de identidade n.º 39.339.107E, na qualidade de representante da MICROBUSES DE LUJO S.L. com o NIPC B-65.60.23.69, sede social em C/Ramon Farguell 33-35 de Manresa (Barcelona)

CERTIFICA QUE:

Os veículos com carroçaria Spica Urban, de acordo com a distribuição da planta em anexo, têm capacidade para o transporte de 18 passageiros sentados e 9 passageiros em pé, além de um espaço adequado para cadeira de rodas, nos termos da legislação em vigor.

Os referidos veículos, com carroçaria sobre chassis Mercedes Benz Sprinter WDB907155.13, foram registados na classe I e estão de acordo com a homologação E9*2007/46*6179*03.

As unidades em questão foram fabricadas para a Empresa Martín, S.A., portadora do NIPC A-28106003 pertencente ao Grupo Ruiz.

Para que conste, a pedido do interessado e para os devidos efeitos.

[carimbo: MICROBUSES DE LUJO, S.L. – NIF B-65602369] [assinatura ilegível]

Jordi Monferrer Muñoz
MICROBUSES DE LUJO, S.L.

JOSÉ ESCUDERO PÉREZ
Traductor-Intérprete Jurado de
PORTUGUÉS Y GALLEGO
N.º 815

A handwritten signature in black ink, appearing to read "José Escudero", written over a vertical stamp.

Manresa, 15 de abril de 2019

Empresa Martín, S.A.
C/ Torres Quevedo, nº 3
28914 Leganes (MADRID)**CERTIFICADO**

D. JORDI MONFERRER MUÑOZ con D.N.I. Nº 39.339.107E, como representante de MICROBUSES DE LUJO S.L. con CIF: B-65.60.23.69 domiciliada el C/Ramon Farguell 33-35 de Manresa (Barcelona)

CERTIFICA

Que, los vehículos con carrocería Spica Urban según la distribución de plano adjunto están capacitados para el transporte de 18 pasajeros sentados más 9 pasajeros a pie más el conductor y disponen de un espacio habilitado para silla de ruedas conforme legislación vigente.

Estos vehículos carrozados sobre Mercedes Benz Sprinter WDB907155.13 se documentaran como clase I cumpliendo homologación E9*2007/46*6179*03.

Dichas unidades se fabricaran para la Empresa Martín, S.A. con CIF: A-28106003 perteneciente al Grupo Ruiz.

Para que conste a petición del interesado a los efectos oportunos

15 ABR 2019
JOSÉ ESCUDERO PÉREZ
Traductor-Intérprete Jurado de
PORTUGUÉS y GALLEGO
N.º 815

MICROBUSES DE LUJO S.L.
NIF B-65602369

Jordi Monferrer Muñoz
MICROBUSES DE LUJO, S.L.



MICROBUSES DE LUJO, SL

C/ Ramón Farguell, 33-35
Pol.Ind.Bufalvent 08243 Manresa
Tel.:938735698 / Fax:938739064

www.car-bus.net / e-mail: car-bus@car-bus.net



Empresa Martín, S.A.
C/ Torres Quevedo, nº 3
28914 Leganes (MADRID)

Manresa, 15 de abril de 2019

CERTIFICADO

D. JORDI MONFERRER MUÑOZ con D.N.I. Nº 39.339.107E, como representante de MICROBUSES DE LUJO S.L. con CIF: B-65.60.23.69 domiciliada el C/Ramon Farguell 33-35 de Manresa (Barcelona)

CERTIFICA

Que, los vehículos con carrocería Spica Urban según la distribución de plano adjunto están capacitados para el transporte de 18 pasajeros sentados más 9 pasajeros a pie más el conductor y disponen de un espacio habilitado para silla de ruedas conforme legislación vigente.

Estos vehículos carrozados sobre Mercedes Benz Sprinter WDB907155.13 se documentaran como clase I cumpliendo homologación E9*2007/46*6179*03.

Dichas unidades se fabricaran para la Empresa Martín, S.A. con CIF: A-28106003 perteneciente al Grupo Ruiz.

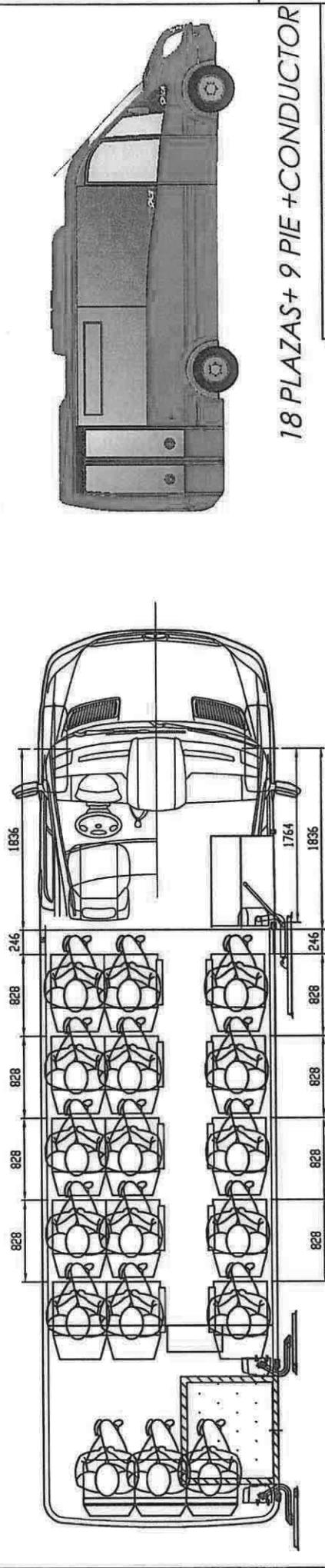
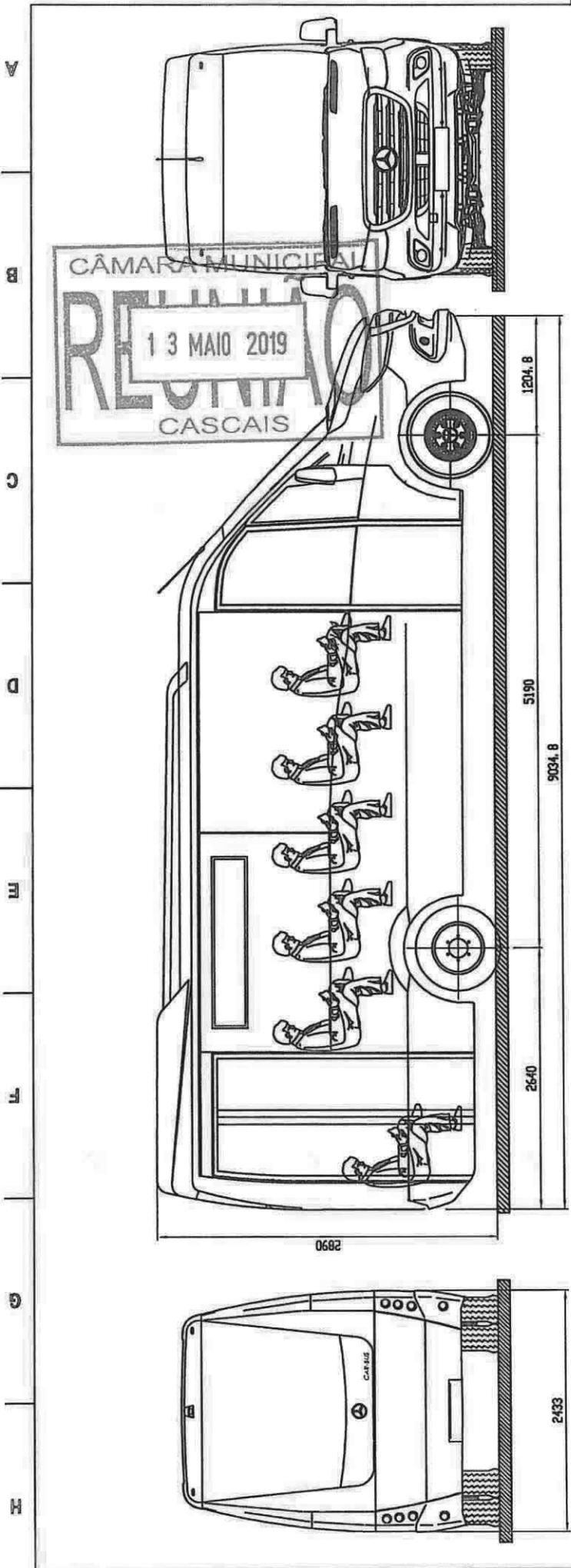
Para que conste a petición del interesado a los efectos oportunos

~~MICROBUSES DE LUJO S.L.~~

~~NIF B-65602369~~

Jordi Monferrer Muñoz

MICROBUSES DE LUJO, S.L.



18 PLAZAS + 9 PIE + CONDUCTOR

Ref	Nº Modif	0
Dibuj	Modif	
Fecha	Fecha	12/04/2018
car-bus		
DISTRIBUCION 18 BUT + 9 PIE + C /		
1 PMR-SR		
MERCEDES SPRINTER SPICA URBAN		
Bastidor		
Carroceria		
Modif		
Tratam
Familia	P0018	Moldes
	Escala	1/40
	Formato	A3
Sust. por





Notificação de Pronúncia em Sede de Audiência Prévia - Procedimento 893/DCOP/2018.

Nº do procedimento:	893/DCOP/2018
Designação:	Prestação do Serviço Público de Transporte Rodoviário Regular de Passageiros no Concelho de Cascais
Data de criação:	24/04/2019 21:36:57
Enviado por:	EMPRESA MARTIN SA
Destinatário(s):	Câmara Municipal de Cascais - Vogal; Câmara Municipal de Cascais - Suplente; Câmara Municipal de Cascais - Presidente; Câmara Municipal de Cascais - Vogal; Câmara Municipal de Cascais - Suplente
Tipo de Notificação:	Notificação de Pronúncia em Sede de Audiência Prévia relativamente a propostas
Assunto:	Notificação de Pronúncia em Sede de Audiência Prévia - Procedimento 893/DCOP/2018.
Anexos:	SEGUNDA PRONUNCIA EMPRESA MARTIN.pdf

Notificam-se V.Exas. da Pronúncia em Sede de Audiência Prévia pelo concorrente EMPRESA MARTIN SA, com o seguinte conteúdo:

Estado Notificação - 07/05/2019 13:55:54

Destinatário	Estado Notificação na Plataforma	Endereço Email	Estado Email
Rui Espírito Santo	Lida	ruisanto@cm-cascais.pt	Mensagem enviada 24/04/2019 21:39:53
Mónica Gonzalez	Não Lida	monica.veiga@cm-cascais.pt	Mensagem enviada 24/04/2019 21:39:47
Vitor Fernando Guerreiro Silva	Não Lida	vitor.silva@cm-cascais.pt	Mensagem enviada 24/04/2019 21:39:56
Maria Inês Alves	Lida	m.ines.alves@cm-cascais.pt	Mensagem enviada 24/04/2019 21:39:50
Elisabete Argêncio	Não Lida	elisabete.argencio@cm-cascais.pt	Mensagem enviada 24/04/2019 21:39:59



CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAIS
SAPHETYGOV
CONTRATAÇÃO PÚBLICA

Leganes, 24 de abril de 2019

REF.: Prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no Concelho de Cascais, concurso público procedimento n.º 893/DCOP/2018

Alberto Egidio Martínez, portador do bilhete de identidade n.º 70.038.107-W, em representação da sociedade Martín, S.A., com o NIPC A-28106003 e sede social em calle Torres Quevedo, nº 3 – 28914 Leganes (MADRID), com procuração lavrada perante o Notário de Madrid, Carlos Pérez Baudín, a 26 de outubro de 2004, com o número de protocolo 3658.

Tendo tomado conhecimento, por via da plataforma SAPHETYGOV de Contratação Pública, do relatório final sobre a prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no Concelho de Cascais, concurso publico procedimento n.º 893/DCOP/2018, a minha representada, Empresa Martín, S.A., apresentou dentro do prazo previsto alegações e, havendo necessidade de esclarecer os seguintes pontos, apresenta-se um novo documento:

1.- No que se refere ao miniautocarro oferecido, referir que se trata de um veículo Mercedes Sprínter com carroçaria da Car – Bus no modelo Urban, com um comprimento total de 7559 mm, anexando-se um novo plano comprovativo desse facto porque o anexado no nosso documento anterior apresentava uma incorreção no comprimento (9034,9 mm); de facto o comprimento total do veículo é 7559 mm.

2.- No que se refere ao número de lugares sentados, referir que este veículo cumpre rigorosamente o previsto no Caderno de Encargos, comprovando o referido facto com a apresentação do certificado emitido pelo representante da empresa Carrocera Microbuses de Lujo, S.L., Jordi Monferrer Muñoz, que certifica o número de lugares sentados homologados do modelo Urban, assim como plano anexo com uma maior pormenorização da referida certificação, indicando que o veículo está homologado com o número E9*2007/46*6179*03 e cumpre o Regulamento Europeu de assentos fixos para veículos urbanos CEPE/ONU 17R.

O miniautocarro comporta 18 lugares sentados, mais 9 de pé, tendo previsto um espaço para uso prioritário de um passageiro com mobilidade reduzida (cadeira de rodas); se houver necessidade de se utilizar o espaço previsto para a cadeira de rodas, o banco traseiro interior é retrátil, contendo um sistema que permite ser recolhido para que o utilizador da cadeira de rodas ocupe o seu espaço de forma cómoda e sem nenhum tipo de problema nem perturbação para os restantes utilizadores.

Referir que, devido às dimensões reduzidas do veículo, tratando-se de um miniautocarro, é a única forma de instalar 18 lugares sentados, não podendo ser homologada nenhuma outra





distribuição em veículos destas dimensões (7559 mm de comprimento e 2027 mm de largura); por isso, torna-se necessário fixar os três lugares traseiros para atingir os 18 lugares exigidos no Caderno de Encargos.

3.- Na plataforma de contratação SAPHETYGOV, a única forma de carregar o documento de alegações é por via de um anexo que inclua o referido documento, sendo necessário esclarecer que no nosso primeiro documento de alegações não havia anexos apensos.

4.- Finalmente, referir que se anexa a escritura de procuração notarial e documento de identificação de Alberto Egido Martínez, na qualidade de Administrador-Delegado da Empresa Martín, S.A.

Face ao exposto anteriormente, REQUEREMOS o deferimento deste novo documento de alegações e o indeferimento de todas as apresentadas da SCOTTURB contra a proposta da Empresa Martín, S.A., assim como a ratificação, por parte da Câmara Municipal de Cascais, da proposta de adjudicação do concurso em causa, apresentada pela Empresa Martín, S.A.



Assinado: Alberto Egido Martinez.

AS9378620

06620004



CARLOS PEREZ BAUDIN
NOTARIO
C/ Serrano, 16 - 3º Dcha.
Tels. 435 06 95-435 05 96-435 04 88
Fax: 578 29 83
28001 Madrid



YO, MARIA DOLORES PEÑA PEÑA, Notario del Ilustre Colegio de Madrid, con residencia en Leganés, DOY FÉ:
De que tengo a la vista para testimoniar el siguiente documento:

NUMERO. 3.658.- DIA: 26 de Octubre de 2.004. -----

ESCRITURA DE APODERAMIENTO: "EMPRESA MARTIN, S.A."

a favor de D. Alberto EGIDO MARTINEZ. -----



NUMERO TRES MIL SEISCIENTOS CINCUENTA Y OCHO.---

En Madrid, a veintiseis de Octubre del año dos mil cuatro. -----

Ante mí, CARLOS PÉREZ BAUDIN, Notario del Ilustre Colegio de Madrid, con residencia en la Capital, -----

COMPARECE: -----

D. Gregorio RUIZ MORENO, mayor de edad, español, casado, Abogado, vecino de Villanueva de la Cañada (Madrid), calle Castillo de Játiva, número 11, Urbanización "Villafranca del Castillo".

Provista de DNI número 5.373.819-F. -----

INTERVIENE como Apoderado, en nombre y



representación de la Compañía Mercantil Anonima "EMPRESA MARTIN, S.A.", de duración indefinida, domiciliada en Leganés (Madrid), calle Torres Quevedo, número 3, constituida como Sociedad Limitada, en escritura otorgada en Madrid, el 16 de enero de 1962 ante su Notario D. Ángel Sanz Fernández, número 143 de su protocolo. Por otra escritura autorizada por el Notario de esta Capital D. Blas Piñar López, el 27 de marzo de 1974, número 1.708 de orden, fue transformada dicha Sociedad en Anónima, con la denominación que actualmente tiene de "EMPRESA MARTIN, S.A.". Adaptándose sus Estatutos a la vigente Ley de Anónimas por escritura de 19 de abril de 1991, otorgada ante el Notario de Madrid, D. Alfredo Girbal Hernanz, número 1.532 de orden. Por escritura otorgada ante mí, el 26 de enero de 2001, número 286 de mi protocolo, se ratificó el Consejo de Administración de la Compañía. Y por otro instrumento público autorizado también por mí, el 20 de junio de 2001, número 2.100 de orden, se red denominó el capital a efectos de la Ley del Euro. Se halla INSCRITA en el Registro Mercantil de Madrid, al tomo 1.207, folio 220, Sección 8ª, hoja número: M-22.839, inscripción



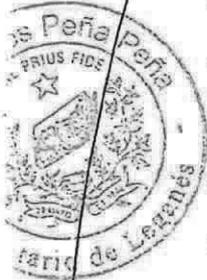


06720044



23ª, y tiene el C.I.F. número B-28/106003 -----

Hace uso del poder, vigente según afirma, conferido a su favor en la escritura de adaptación de Estatutos, otorgada ante el Notario de Madrid, D. Alfredo Girbal Hernanz, el 19 de abril de 1991, número 1.532 de orden, poder que fue ratificado en escritura otorgada ante mí, el 26 de enero de 2001, número 286 de mi protocolo, escritura que causó la inscripción 22 de la Compañía en el Registro Mercantil. -----



Me consta a mí, el Notario, que el compareciente, como Apoderado de la Compañía que representa, tiene plenas facultades para el otorgamiento de este poder, asegurándome, además, dicho señor la subsistencia legal de la aludida Sociedad, sin que nada me conste en contrario. ----

Conozco al compareciente y le conceptúo con la capacidad legal necesaria para formalizar la presente escritura de apoderamiento, a cuyo fin, según interviene, -----



----- OTORGA: -----

Que confiere poder a favor de D. Alberto EGIDO MARTINEZ (mayor de edad, casado, Abogado, vecino de Galapagar - (Madrid) - calle Mediterráneo, número 5, con DNI número 70.038.107-W), para que en nombre de la Compañía "EMPRESA MARTIN, S.A.", ejercite las siguientes FACULTADES: -----

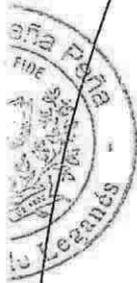
"Administre rija y gobierne, en los más amplios términos, bienes muebles e inmuebles, propios de la Sociedad; admita y despida empleados y obreros; fije sueldos y remuneraciones; reclame y cobre judicial o extrajudicialmente las cantidades y créditos que se adeuden a la Sociedad por razón de ventas, suministros o por otro concepto; celebre contratos de arrendamiento, rescinda, modifique o prorrogue los que se hallen en curso; desahucie inquilinos, guardas, porteros y ocupantes de toda índole; contrate y rescinda servicios y mercaderías, útiles, muebles y productos con cualquier persona o entidad; retire de cualquier Empresa y organismos oficiales, los paquetes, mercancías, valores, metálico, correspondencia y lo demás procedente; reclame contra impuestos y contribuciones; pida la devolución de cantidades y



06720004



las perciba; asista a Juntas de Comunidad, sociales y de todo orden, con voz y voto; impugne acuerdos; avale a terceros; ejercite o renuncie al derecho de tanteo o retracto; intervenga en la constitución de Sociedades y en las ampliaciones de capital de las mismas, suscribiendo acciones, cuotas Participaciones, desembolsando su importe en una varias veces, y designando Administradores; verifique deslindes y amojonamientos; libre, acepte, endose, avale y negocie, cobre y proteste letras de cambio, cheques y demás documentos similares; abra, siga y cancele cuentas corrientes y de crédito en cualquier Banco -incluso en el de España- y Cajas de Ahorro, disponiendo de sus fondos mediante los oportunos talones, cheques o transferencias; contrate alquileres de cajas de bancos y los rescinda en su día; abra dichas cajas, introduciendo o extrayendo toda clase de cosas y dinero en las mismas; dé y tome dinero a préstamo, al interés, plazo y condiciones que tenga a bien





estipular; avale, sin limitación alguna, operaciones de terceros; compre, venda, permute y grave toda clase de bienes, muebles o inmuebles con los pactos y condiciones que determine; celebre, con todos los pactos y condiciones que libremente determine, toda clase de contratos de leasing; haga segregaciones, agrupaciones, declaraciones de obra nueva y divisiones horizontales de pisos; constituya, retire, exija y cancele depósitos, fianzas, prendas, hipotecas, anticresis y toda clase de limitaciones y garantías; constituya o redima censos, foros y servidumbres; firme, con los pactos y condiciones que tenga a bien, todo tipo de contratos de obras, ya sea la Sociedad la que las realice, o el propietario de la finca en las que haya que verificarlas; y, en una palabra, celebre, nove, modifique o rescinda toda clase de contratos en nombre de la Sociedad; asista a subastas y concursos, formule proposiciones y acepte servicios; cobre libramientos y toda clase de cantidades; dé cartas de pago; represente a la Sociedad en sus relaciones con terceros, el Estado, Comunidades Autónomas, Organismos Provinciales y Municipales, Tribunales y Autoridades de todo

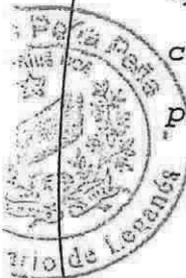
A circular stamp located on the right margin of the page. The text inside the stamp is partially legible and appears to include 'L.º D.º' and '13 MAIO 2019'.



06320104



orden; absuelva posiciones; se allane en juicio o transija en toda clase de procedimientos; dé poderes generales para pleitos a favor de Abogados y Procuradores; sustituya total o parcialmente estas facultades en favor de la persona o personas que estime; dé poderes de todas clases con las facultades que en cada caso detalle; revoque apoderamientos. Y para todo ello, otorgue y firme cuantos documentos públicos o privados sean precisos o considere convenientes" -----



OTORGAMIENTO Y AUTORIZACIÓN: -----

Así lo dice y otorga, previa lectura que, por renuncia del compareciente, dí a este instrumento público extendido en cuatro folios de papel timbrado, de uso exclusivo notarial, números 5J8338682, 5J8338683, 5J8338684 y el del presente. -

De todo lo cual, de haber hecho las oportunas reservas y advertencias legales, y de que firma conmigo el compareciente, yo, el Notario, doy fe. -

Está/n la/s firma/s y rubrica de compareciente/s.- SIGNADO.- Firmado: Carlos Pérez

AS9378616

06/2011



REGISTRO MERCANTIL DE MADRID
P.º de la Castellana, 44 - 28046 MADRID

N.I.F. - E-81458556

DOCUMENTO PRESENTADO	2.004 130.206,0
DIARIO	1.474
ASIENTO	12

EL REGISTRADOR MERCANTIL que suscribe previo examen y calificación del documento precedente de conformidad con los artículos 18-2 del Código de Comercio y 6 del Reglamento del Registro Mercantil, ha procedido a su inscripción en el:

TOMO: 1.207 LIBRO: 0 FOLIO: 221
SECCION: 8 HOJA: M-22839
INSCRIPCION: 26

Madrid, 10 de NOVIEMBRE de 2.004
EL REGISTRADOR,

Aplicada la Reducción de los R.D.L. 5/1999 y 9/2000
BASE: SIN CUANTIA
PENOS SAM: CUARENTA Y NUEVE CON OCHO CÉNTIMOS
*****49,08



Entidad: EMPRESA MARTIN SA



de conformidad con los artículos 833 RH y 80 RRM, RE HE... que según resulta de los archivos informáticos del Registro (artículos 12... la hoja registral de) no se halla sujeta a cierre registral alguno... consta extendido asiento relativo a quiebra, suspensión de pagos o...





AS9374206

06/2011



0,15 €



LO INSERTO CONCUERDA LITERALMENTE CON SU ORIGINAL, a que me remito. A petición de la parte interesada, libro el presente testimonio, extendido en cinco folios de papel timbrado, de uso exclusivo notarial, de la serie AS los números 9378620 y los cuatro siguientes en orden inversamente correlativo más el presente en el que extendiendo esta diligencia. Leganés veintiocho de Marzo de 2012, DOY FÉ:-

Asiento nº 435 del Libro Indicador



Handwritten signature

Ilegível [Carimbo: Cartório Notarial de Carlos Pérez Baudin - MADRID- [Carimbos ilegíveis]

[Carimbo: M^a DOLORES PEÑA PEÑA - Notária em Leganés]
[Carimbo: CARLOS PEREZ BAUDIN NOTÁRIO
C/ Serrano, 16 - 3º Dcha,
Tels. 435 05 95 435 05
96 435 04 88
Fax: 578 29 83
28004 Madrid

Código AS9378620
(em cada página de número ímpar serão inscritos os códigos, por ordem crescente, até ao código Ilegível)

EU, MARIA DOLORES PEÑA. PEÑA, Notária da Ordem dos Notários de Madrid, com residência em Leganés, CERTIFICO QUE-----
Me foi apresentado o seguinte documento, para fins de certificação:

NÚMERO. 3.658.- DATA: 26 de outubro de 2004. -----

ESCRITURA DE PROCURAÇÃO: "EMPRESA MARTIN, S.A.", outorgada a favor do Sr.. Alberto EGIDO MARTINEZ.-----



NÚMERO TRÊS MIL SEISCENTOS E CINQUENTA E OITO.

Madrid, aos vinte e seis dias de outubro do ano de dois mil e quatro. -----

Perante mim, CARLOS PÉREZ BAUDIN, Notário da Ordem dos Notários de Madrid, com residência na Capital, -----

-----COMPARECEU: -----

O Sr. Gregorio RUIZ MORENO, maior, de nacionalidade espanhola, casado, Advogado, residente em Villanueva de la Cañada- (Madrid), calle Castillo de Játiva, número 11, Urbanización "Villafranca del Castillo".-----

Portador do Documento de Identificação (DNI) número 5.373.819-F. -----

ATUA na qualidade de Procurador, em nome e representação da Sociedade Anónima ("Compañía Mercantil Anónima") "EMPRESA MARTIN, S.A.", constituída por tempo indeterminado, com sede em Leganés (Madrid), calle Torres Quevedo, número 3, constituída sob a forma de Sociedade de Responsabilidade Limitada ("Sociedad Limitada"), por escritura outorgada em Madrid, aos 16 dias de janeiro de 1962 perante o Notário Ángel Sanz Fernández, número 143 dos seus registos. Através da outorga de outra escritura, autorizada pelo Notário desta Capital, Blas Piñar López, aos 27 dias de março de 1974, com o número de registo na

Ordem dos Notários 1.708, a referida Sociedade foi convertida em Sociedade Anónima, com a firma que atualmente ostenta: "EMPRESA MARTIN, S.A.". Os seus Estatutos foram alterados, de forma a estarem em conformidade com a Lei das Sociedades Anónimas ("Ley de Anónimas") em vigor, através de escritura outorgada aos 19 dias de abril de 1991, perante o Notário de Madrid, Alfredo Girbal Hernanz, com o número de registo na Ordem dos Notários 1.532. Através de escritura outorgada perante mim, aos 26 dias de janeiro de 2001, número 286 dos meus registos, foi estabelecida a composição do Conselho de Administração da Sociedade. E, através de outro instrumento público, igualmente autorizado por mim, aos 20 dias de junho de 2001, número 2.100 dos meus registos, ficou estabelecida uma nova denominação do capital social, para efeitos da Lei do Euro ("Ley del Euro"). Encontra-se REGISTADA na Conservatória do Registo Comercial de Madrid, no tomo 1.207, folha 220, Secção 8ª, página número: M-22.839, averbamento 23º, com o Número de Identificação de Pessoa Coletiva (C.I.F.) B-28/106003 -----

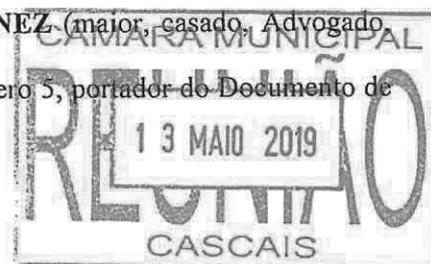
Exerce os poderes, vigentes segundo afirma, conferidos a favor do próprio, através da escritura de alteração dos Estatutos, outorgada perante o Notário de Madrid, Alfredo Girbal Hernanz, aos 19 dias de abril de 1991, com o número de registo na Ordem dos Notários 1.532, poderes esses que foram aprovados através da escritura outorgada perante mim, aos 26 dias de janeiro de 2001, número 286 dos meus registos, a qual foi objeto do registo n.º 22 da Sociedade na Conservatória do Registo Comercial. -----

Tanto quanto é do meu conhecimento, a pessoa que compareceu perante mim, Notário, na qualidade de Procurador da Sociedade que representa, dispõe de poderes bastantes para a outorga da presente procuração, tendo o mesmo declarado e garantido a subsistência legal da referida Sociedade, sem que nada me conste em contrário.

A pessoa que compareceu perante mim é do meu conhecimento pessoal, a quem, por conseguinte, confiro e reconheço a capacidade legal necessária para formalizar a presente escritura de procuração, para os efeitos da qual, mediante a sua intervenção, -----

----- **DECLARA:** -----

Que confere poderes ao Sr. Alberto EGIDO MARTÍNEZ, (maior, casado, Advogado residente em Galapagar— (Madrid) - calle Mediterráneo, numero 5, portador do Documento de





Identificação (DNI) número 70.038.107-W) para, em nome da Sociedade "EMPRESA MARTIN, S.A.", exercer as seguintes FACULDADES: -----

"Administrar, regular e gerir, no mais amplo sentido, os bens móveis e imóveis da Sociedade; contratar e despedir funcionários e trabalhadores; fixar salários e vencimentos; interpelar e cobrar, judicial ou extrajudicialmente, os montantes e créditos devidos à Sociedade em virtude de vendas, prestações de serviços, fornecimentos de produtos ou de outra forma; celebrar contratos de arrendamento, rescindir, alterar ou prorrogar a vigência dos contratos em vigor; proceder ao despejo de inquilinos, guardas, porteiros e ocupantes de qualquer natureza; contratar e cancelar a prestação de serviços e o fornecimento de mercadorias, materiais, bens móveis e produtos com qualquer pessoa singular ou coletiva; proceder ao levantamento, perante qualquer Sociedade ou organismos oficiais, de encomendas, mercadorias, valores, montantes pecuniários, correspondência e quaisquer elementos associados; apresentar reclamações relativamente a impostos e contribuições; solicitar a devolução de montantes e aceitar a receção dos mesmos; participar em Reuniões Comunitárias, dos órgãos sociais e de qualquer natureza, podendo intervir e votar; impugnar acordos; prestar garantias a favor de terceiros; exercer ou renunciar ao direito de preferência; participar na constituição de Sociedades e no aumento de capital social das mesmas, mediante a subscrição de ações, quotas

Ou participações, pagando o respetivo montante numa ou em várias prestações, e designando Administradores; verificar a delimitação e demarcação de terrenos; emitir, aceitar, endossar, aprovar e negociar, cobrar e reclamar letras de câmbio, cheques e outros documentos análogos; abrir, movimentar e encerrar contas correntes e de crédito junto de qualquer Banco - incluindo o Banco de Espanha - e Caixas de Aforro, dispondo dos fundos das referidas contas através da emissão de recibos, cheques, ou da realização de transferências; celebrar contratos de locação de cofres bancários e proceder à sua resolução a qualquer momento; proceder à abertura dos referidos cofres, introduzindo ou retirando todo o tipo de objetos e montantes em dinheiro; conceder ou contrair empréstimos em dinheiro, com a taxa de juro, prazo e condições

que considere convenientes; aprovar, sem qualquer limitação, operações de terceiros; adquirir, alienar, permutar e onerar todo o tipo de bens, móveis ou imóveis, com os termos e condições que determine; celebrar, com os termos e condições que, a seu exclusivo critério, possa julgar adequados, todo o tipo de contratos de locação (“leasing”); dividir, agrupar ou realizar declarações de novas obras de construção mediante escritura pública (“declaraciones de obra nueva”) e divisões horizontais de pisos de imóveis; constituir, levantar, exigir e cancelar depósitos, fianças, penhores, hipotecas, anticreses e todo o tipo de restrições e garantias; constituir ou cancelar anuidades sobre bens imóveis (“censos”), foros e servidões de passagem; assinar, com os termos e condições que julgue convenientes, todo o tipo de contratos de adjudicação de obras, quer estas sejam realizadas pela Sociedade ou pelo proprietário do imóvel no qual as obras sejam executadas; e, a qualquer momento, celebrar, renovar, alterar ou resolver todo o tipo de contratos em nome da Sociedade; assistir a leilões e vendas em hasta pública, apresentar propostas e aceitar serviços; cobrar pagamentos e todo o tipo de montantes; dar quitação de montantes pagos; representar a Sociedade nas suas relações com terceiros, com o Estado, Comunicades Autónomas, Organismos Provinciais e Municipais, Tribunais e Autoridades de qualquer natureza; responder a interrogatórios; apresentar a juízo ou transigir todo o tipo de processos; conferir poderes gerais no âmbito de ações judiciais, a favor de Advogados e Procuradores; substituir total ou parcialmente as presentes faculdades a favor da pessoa ou pessoas que considere adequadas; conferir poderes de qualquer natureza, com as faculdades que, em cada caso, considere convenientes; revogar procurações. E, para os efeitos acima expostos, outorgar e assinar quaisquer documentos públicos ou privados que sejam necessários ou que considere convenientes”

----- **DECLARAÇÃO E AUTORIZAÇÃO:** -----

Assim o declara e outorga, cuja leitura prévia foi dispensada pela pessoa que compareceu perante, do presente instrumento público constante de quatro folhas de papel timbrado, de uso exclusivo notarial, números 5J833682, 5J8338683, 5J8338684 e da presente folha.

Pelo presente certifico e atesto o conteúdo do instrumento acima exposto, tendo comunicado as reservas e advertências legais pertinentes, e que vai assinado pela pessoa que compareceu perante mim, o Notário



Segue(m)-se a(s) assinatura(s) e rubrica da(s) pessoa(s) que compareceu(eram).-

FIRMADO.- Assinado: Carlos Pérez Baudin, rubricado e carimbado.

Este instrumento é uma CÓPIA AUTÊNTICA do original, com o número acima indicado de registo geral corrente de instrumentos públicos. E, a pedido da Sociedade com a firma "EMPRESA MARTIN, S.A.", eu, CARLOS PEREZ BAUDIN, emito a presente certificação, composta por quatro folhas de papel timbrado para uso exclusivo notarial, da série 5R, números 9955620, 9955621, 9955622 e 9955623. Madrid, aos vinte e oito dias de outubro do ano de dois mil e quatro. ASSIM CERTIFICO.

[carimbo: FÉ PÚBLICA NOTARIAL - CONSELHO GERAL DO NOTARIADO ESPANHOL
- NOTARIADO EUROPA - 0066120959]

[carimbo: Ilegível]

[assinatura ilegível]





EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS
NOTARIAIS
06/2011

CÓDIGO: AS9378616

Carimbo SELO DO ESTADO

[carimbo: CONSERVATÓRIA DO REGISTO
COMERCIAL DE MADRID

Pº DE LA CASTELLANA, 44
28046 MADRID]

O CONSERVADOR DO REGISTO COMERCIAL, que aprova a análise e classificação prévias do documento anterior, em conformidade com os disposto no artigo 18-2 do Código Comercial ("*Código de Comercio*") e no artigo 6 do Regulamento do Registo Comercial ("*Reglamento del Registro Mercantil*"), procedeu ao respetivo registo no:

DOCUMENTO	2004/
APRESENTAD	130.206,0
DIÁRIO	1.474
ASSENTO	12

NIF e-81458556

TOMO: 1.207 LIVRO: 0 FOLHA] 221
SECÇÃO 8 PÁGINA: M-22839
AVERBAMENTO: 26

Madrid, 10 de NOVEMBRO de 2004

O CONSERVADOR

[assinatura ilegível]

Foi aplicada a Redução dos emolumentos, de acordo com os Decretos-Lei Reais ("*Real Decreto Ley - R.D.L.*") n.º 6/1999 e n.º 6/2000

VALOR BASE: GRATUITO

EMOLUMENTOS DE ACORDO COM A CONTA EM ANEXO ("*Honorarios Según Minuta*" -
HNOS S/M): QUARENTA E NOVE EUROS E OITO CÊNTIMOS

*****49.08

Entidade EMPRESA MARTÍN S.A.

[carimbo: M^a DOLORES PEÑA PEÑA – Notária em Leganés]

[Carimbos e texto ilegíveis]

Em conformidade com o disposto no artigo 353.º do Regulamento das Hipotecas ("*Reglamento Hipotecario*" - RH) e no artigo 80.º do Regulamento do Registo Comercial ("*Reglamento del Registro Mercantil*" - RRM), determina-se que, de acordo com os arquivos informáticos desta Conservatória (artigos 12.º*****, da folha de registo de ***** não está sujeita a qualquer cancelamento de registo ***** nem existe qualquer assento relativo à falta, suspensão de pagamentos ou *****

[carimbo: M^a DOLORES PEÑA PEÑA – Notária em Leganés]





O DOCUMENTO APRESENTADO A REGISTO É UMA CÓPIA EXATA DO ORIGINAL, para o qual remeto. A pedido da parte interessada, pelo presente emito esta certificação notarial, constante de cinco folhas de papel timbrado, de uso exclusivo notarial, da série AS, com os números 9378620 e quatro seguintes, por ordem sequencial inversa, acrescido da presente folha da qual consta a presente diligência. Leganés, aos vinte e oito dias de março de 2012, CERTIFICO:-

Assento nº435 do Livro de Atos Notariais

[carimbo: FÉ PÚBLICA NOTARIAL - CONSELHO GERAL DO NOTARIADO ESPANHOL
- NOTARIADO EUROPA - 0161849099]

[carimbo: ilegível]

[assinatura ilegível]

Grandes Opções do Plano do ano 2019

Obj./Prog.	Projeto Ano / Nº Ação	Designação	Código Classificação Orçamental	Forma de Realiz.				Forma de Realiz.	Fonte Financiamento (%)			Resp.	Datas (Mês/Ano)		Fases de Exec.	Realizado (a)	Despesas				Total previsto (i) = (a)+(b)+ (e)+(f)+(g)+(h)		
				RP	RG	UE	EIM		Início	Fim	2019		Anos seguintes										
											(b)=(c)+(d)		Financiam. definido (c)	Financiam. não definido (d)			2020 (e)	2021 (f)	2022 (g)	Otros (h)			
HABITAÇÃO E URBANISMO																							
05	003	Planeamento Estratégico																					
05	003	Gabinete de Estatística	0903 020220	0	100					DIC	01/2005	12/2023			58.393	58.393	150.000	150.000	150.000	150.000	658.393		
05	003	Aquisição de Serviços	0903 020220	0	100					DIC	01/2005	12/2023			36.900	36.900	36.910	36.910	36.910	36.910	184.630		
05	003	Gabinete do Sistema de Informação Geográfica	0903 020220	0	100					DIC	01/2005	12/2020			1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
05	003	Atualização de Cartografia	0802 020220	0	100					DIT	01/2006	12/2019			2.629	2.629	2.629	2.629	2.629	2.629	2.629		
05	003	Aquisição de Serviços	0802 07010409	0	100					DIT	01/2012	12/2019			2.243	2.243	2.243	2.243	2.243	2.243	2.243		
05	003	Gestão de Trânsito	1400 020217	0	100					DAT	03/2017	12/2019			18.450	18.450	20.000	20.000	20.000	20.000	18.450		
05	003	Protocolos Parques Estacionamento - Aquisição Serviços	1400 020214	0	100					DAT	09/2017	12/2020			217.231	217.231	20.000	20.000	20.000	20.000	237.231		
05	003	Aquisição, Colocação Manutenção Sinalização Vertical Disp. Segurança	1400 020214	0	100					DAT	09/2017	12/2020			217.231	217.231	20.000	20.000	20.000	20.000	237.231		
05	003	Gestão e Monitorização de Transportes	1400 020217	0	100					DAT	03/2017	12/2019			18.450	18.450	20.000	20.000	20.000	20.000	18.450		
05	003	Campanhas de comunicação, publicitação e inquéritos	1400 020217	0	100					DAT	03/2017	12/2019			18.450	18.450	20.000	20.000	20.000	20.000	18.450		
05	003	Estudos, projetos consultorias âmbito Autoridade Municipal Transportes	1400 020214	0	100					DAT	09/2017	12/2020			217.231	217.231	20.000	20.000	20.000	20.000	237.231		
05	003	Serviço Público Transporte Conselho de Cascais	1400 020220	0	67	33				DAT	07/2018	12/2023	0		6.316.943	6.316.943	18.950.827	18.950.827	18.950.827	18.950.827	82.120.251		
Totais de Programa 003:																7.074.140	7.074.140	20.362.280	19.895.280	19.905.280	19.905.280	19.905.280	87.142.350
Requalificação Urbana																							
05	004	Ações Gerais																					
05	004	Obras Diversas	0802 07010401	E	100					DIT	01/2002	12/2023	4		36.402	2.061.901	1.000.000	1.000.000	1.200.000	1.200.000	6.498.303		
05	004	Aquisição de Estudos e Projetos	0802 07010401	O	100					DIT	01/2004	12/2023			82.633	54.727	32.000	32.000	32.000	32.000	265.360		
05	004	Arranjo de Espaços Exteriores	0802 07010401	E	100					DIT	01/2011	12/2023	4		237	237	268.000	268.000	200.000	200.000	1.004.237		
05	004	Aquisição de Serviços Diversos	0802 020220	O	100					DIT	01/2007	12/2022			10.578	10.578	1.353	1.353	1.353	1.353	14.637		
05	004	Aquisição de Estudos e Projetos de Arruamentos	0802 07010401	O	100					DIT	01/2009	12/2022			14.760	14.760	7.715	7.715	7.715	7.715	37.905		
05	004	Requalificação do Espaço Público	0802 07010401	E	100					DIT	01/2014	12/2019	4		156.350	156.350	500.000	500.000	500.000	500.000	156.350		
05	004	Execução de Vedação	0802 07010413	E	100					DIT	01/2014	12/2019	3		5.264	5.264	300.000	300.000	300.000	300.000	34.377		
05	004	Aquisição de estudos e projetos	0901 07010401	O	100					DRU	07/2018	12/2023			345.461	345.461	500.000	500.000	500.000	500.000	2.345.461		
05	004	Pontão Junto à Ponte de Stª Marta	0802 07010401	E	100					DIT	07/2018	12/2021	0		162	162	300.000	300.000	300.000	300.000	600.000		
05	004	Melhoramentos Freguesia S.D. Rana	0802 07010401	E	100					DIT	01/2014	12/2019	0		327.643	327.643	450.000	450.000	450.000	450.000	327.643		
05	004	Reabilitação do Caneiro da Cadaveira	0802 07010401	E	100					DIT	01/2015	12/2023	4		7.883	7.883	450.000	450.000	450.000	450.000	1.807.883		
05	004	Reparapimentações	0802 07010401	E	100					DIT	01/2015	12/2023	4		162	162	500.000	500.000	500.000	500.000	2.158.987		
05	004	Iluminação Pública	0802 07010404	E	100					DIT	01/2011	12/2023	4		158.825	158.825	500.000	500.000	500.000	500.000	2.158.987		
05	004	Beneficiação da Iluminação Pública	0802 07010404	E	100					DIT	01/2011	12/2023	4		162	162	500.000	500.000	500.000	500.000	2.158.987		

Município de Cascais
Ficha do Cabimento

N.Seq.: 81627

RI: 1370/2018/2019

Serviço Requiritante: ODRGM - Div. Regul. Gestão Monot.

Organica: 1400 Departamento de Autoridade de Transportes (DAT)

Económica: 020220 Outros trabalhos especializados

GOP: 05 HABILITAÇÃO E URBANISMO

003 Planeamento Estratégico

2017/5 Gestão e Monitorização de Transportes

Acc.: 3 Serviço Público Transporte Concelho de Cascais

Orçamento de GOP

Financiamento disponível: 6.316.943,00

Cabimentado: 3.948.088,15

Saldo: 2.368.854,85

Dependente de:

Contrato:

Data	Nº Lanç.	Valores		N. Seq.	Compromisso Documento	Valor	Saldo	Descrição
		Inicial	Correções					

15-01-2019 2086 6.316.942,15

6.316.942,15 Concurso Público - prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros

19-02-2019 3463

-2.368.854,00

3.948.088,15 Anulação do cabimento para - 2.368.854,00 € devido a atraso, mês e meio, no procedimento de concurso, resultante da alteração da data da entrega das propostas de 25 de janeiro para 8 de março

