

**PARECER DO FISCAL ÚNICO SOBRE  
OS INSTRUMENTOS DE GESTÃO PREVISIONAL  
“Plano de Atividades e Orçamento 2023-2026”**

### **Introdução**

Nos termos do artigo 25.º, n.º 6, alínea j) da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, procedemos à análise dos Instrumentos de Gestão Previsional da TML – Transportes Metropolitanos de Lisboa, E.M.T., S.A. (a Entidade ou TML), relativos a 2023-2026, que compreendem o Balanço previsional (que evidencia para 2023, um total de 83.668.834 Euros e um total do Capital Próprio de 26.509.558 Euros, incluindo um resultado líquido de 136.912 Euros), a Demonstração de Resultados previsional, a Demonstração dos Fluxos de Caixa previsional e o Plano plurianual de investimentos, incluindo os pressupostos em que se basearam, os quais se encontram descritos no dossier de instrumentos de gestão previsional apresentados, intitulado “Plano de Atividades e Orçamento 2023-2026”, (PAO 2023-2026) aprovado em reunião ordinária do Conselho de Administração, em 14 de novembro de 2022.

### **Responsabilidades do órgão de gestão sobre os instrumentos de gestão previsional**

É da responsabilidade do órgão de gestão a preparação e apresentação dos Instrumentos de Gestão Previsional e a divulgação dos pressupostos em que as previsões neles incluídas se baseiam. Estes Instrumentos de Gestão Previsional são preparados nos termos das disposições legais e estatutárias, designadamente, da alínea b), n.º2, do art.º 15.º dos Estatutos da Entidade.

### **Responsabilidades do Fiscal Único sobre os instrumentos de gestão previsional**

A nossa responsabilidade consiste em (i) avaliar a razoabilidade dos pressupostos utilizados na preparação dos Instrumentos de Gestão Previsional; (ii) verificar se os Instrumentos de Gestão Previsional foram preparados de acordo com os pressupostos; e (iii) concluir sobre se a apresentação dos Instrumentos de Gestão Previsional é adequada, e emitir o respetivo parecer.

### **Parecer**

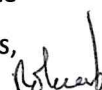
Baseado na nossa avaliação da prova que suporta os pressupostos, nada chegou ao nosso conhecimento que nos leve a concluir que esses pressupostos não proporcionam uma base razoável para as previsões contidas nos Instrumentos de Gestão Previsional da Entidade acima indicados, e que as projeções estão devidamente preparadas com base nos pressupostos e apresentadas numa base consistente com as políticas contabilísticas



normalmente adotadas pela Entidade de acordo com o Sistema de Normalização Contabilística, com exceção das seguintes situações:

- O contrato interadministrativo, que prevê verbas só para 2023 e 2024, foi objeto de contabilização e apresentação no Balanço previsional na rubrica “outras dívidas a pagar” em termos líquidos de zero (valor a receber da Área Metropolitana de Lisboa (AML), menos um valor igual a pagar aos operadores). Sendo um contrato, que representa um direito a receber da AML, deveria estar contabilizado esse direito como um “ativo”, por contrapartida de valor igual da obrigação de pagar aos operadores pela “compensação tarifária” como um “passivo”, pelo que deverá haver uma alteração de política contabilística. Assim, este contrato interadministrativo no PAO 2023-2026, não tem evidenciado no Balanço previsional em rubricas separadas, o valor do passivo pelos pagamentos estimados aos operadores e, em valor igual, em ativo o valor a receber da AML. Só foi estimado um valor a pagar aos operadores para o ano de 2023, em cerca de 79,4 milhões de euros.
- No decurso do ano de 2022, o operador TST – Transportes Sul do Tejo, S.A. (TST) deu entrada no Tribunal Administrativo e Fiscal de Almada, de uma ação de impugnação do ato administrativo (precedida de um procedimento cautelar) relativo ao cálculo das compensações tarifárias devidas ao abrigo do Regulamento do Sistema Tarifário da AML (Regulamento n.º 278-A/2019, de 27 de março de 2019) e das compensações por obrigação de serviço público resultantes do défice de exploração gerado em resultado da pandemia, nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 14-C/2020, no ano de 2020. Está em causa o valor líquido de cerca de 1,1 milhões de euros, e se houver um desfecho desfavorável à TML (cuja decisão só se espera acontecer em 2023 ou depois), poderá representar um aumento da necessidade de financiamento pela AML. Porém, está ainda em discussão nos autos as competências e a legitimidade da TML, pelo que não estamos em condições de estimar os efeitos do desfecho desta ação.
- No PAO 2023-2026 está previsto que hajam necessidades de financiamento pela AML para pagar aos outros operadores no ano de 2023, a título de compensações tarifárias, o montante de cerca de 79,4 milhões de euros, porém a AML só poderá inscrever no seu orçamento de 2023, uma verba de cerca de 66 milhões de euros (afeto ao contrato interadministrativo), pelo que o diferencial de cerca de 13,4 milhões de euros, ainda não está garantido o seu financiamento, que terá de ser objeto de candidaturas ao Fundo Ambiental.
- O PAO 2023-2026 inclui nas prestações de serviços em 2023 um montante de cerca 50,8 milhões de euros que não está garantido pelo segundo aditamento ao contrato programa com a AML, a que acresce IVA de 6%, no valor de cerca de 3,05 milhões de euros. Da mesma forma, consta para o ano de 2024 um montante de cerca de 57,4 milhões de euros, a que acresce IVA de 6%, no valor de cerca de 3,44 milhões de euros,

A member firm of LEA Global, an international professional association of independently owned accounting and consulting firms | [www.leaglobal.com](http://www.leaglobal.com)





para 2025 um montante de cerca de 60,16 milhões de euros, a que acresce IVA de 6%, no valor de cerca de 3,6 milhões de euros e para 2026 por não ter ainda contrato programa, foi assumido uma verba igual a 2025 atualizada à taxa de inflação estimada, no montante de cerca de 60,2 milhões de euros, a que acresce IVA de 6%, no valor de cerca de 3,6 milhões de euros.

- Acresce ainda, que para a mesma natureza de rendimento (comparticipação por fixação de preço), o PAO 2023-2026 inscreve cerca de 23 milhões de euros em subsídio à exploração e os referidos, cerca de 50,8 milhões de euros em prestações de serviços. Caso se mantivesse em 2023 e anos seguintes, o mesmo critério orçamental e contabilísticos de 2021 e de 2022, de considerar todo o valor necessário para a “comparticipação por fixação de preço” em subsídios à exploração, em 2025 estaria a TML com a obrigatoriedade de dissolução da empresa, nos termos do n.º 1, als. a) e b) do art.º 62.º da Lei 50/2012, de 31 de agosto. Esta alteração de contabilização das verbas para “comparticipação por fixação de preço” em prestação de serviços em vez de subsídios à exploração, ainda precisa de ser objeto de enquadramento legal e objeto de revisão do contrato interadministrativo e do contrato programa.
- Os Contratos Mandato assinados em 22 de fevereiro de 2022, por não terem sido executadas as despesas previstas para 2022, estas foram previstas acontecerem em 2023 e 2024, pelo que há necessidade de aprovar um aditamento que reflita a sua recalendarização.

Devemos contudo advertir que, frequentemente, os acontecimentos futuros não ocorrem da forma esperada, pelo que os resultados reais serão provavelmente diferentes dos previstos e as variações poderão ser materialmente relevantes.

### Ênfases

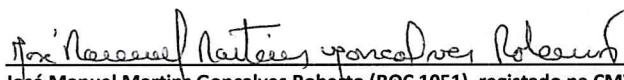
Sem afetar o parecer expresso no capítulo anterior, chamamos a atenção para as situações seguintes:

- Estima-se que os valores a pagar dos anos de 2020 e 2021, aos operadores relativamente às compensações tarifárias, ascendem ao montante líquido de cerca de 2,5 milhões de euros. Esta verba já foi recebida pela TML da AML.
- Até à data relativamente ao financiamento Extra-PART ainda não tem a AML a aprovação das candidaturas ao Fundo Ambiental relativas ao primeiro, segundo, e terceiro trimestre do ano de 2022, sendo que a candidatura do quarto trimestre só será apresentada em janeiro de 2023. Por ainda não estarem apurados os valores definitivos dos pagamentos aos operadores, estas candidaturas estimam-se que tenham de ser aprovadas em cerca de 45 milhões de euros (estimativa a efetuada pela TML no início de agosto de 2022),

para pagar as compensações tarifárias do ano de 2022, decorrente do Decreto-Lei 14-C/2020, de 7 de abril e do Regulamento 278-A/19, de 27 de março.

- A Taxa de Atualização Tarifária (TAT) para 2023 foi de 6,11%, nos termos da divulgação pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), em 28 de outubro de 2022. Nos anos subsequentes a TAT foi atualizada pelas taxas de inflação previstas pelo Conselho das Finanças Públicas (CFP). A taxa de inflação utilizada para 2023 é a constante na LOE de 2023 e nos anos seguintes as previstas pelo Conselho das Finanças Públicas.
- O arranque das operações da Carris Metropolitana na Área 1, que cobre os municípios da Amadora, Oeiras e Sintra com ligações a Cascais e Lisboa e na Área 2, que cobre os municípios de Loures, Mafra, Odivelas e Vila Franca de Xira que estavam previstas iniciar em 1 de julho de 2022 no PAO 2022-2025, estão agora previstas iniciar em 1 de janeiro de 2023. Caso tal não venha a acontecer terá um impacto material no cumprimento do PAO 2023-2026.
- Conforme consta no PAO 2023-2026, pode haver uma alteração significativa na estrutura financeira da TML, durante o exercício de 2023, decorrente de constar na LOE 2023, que o Governo tem intenção de proceder à revisão do Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos (PART), com vista a assegurar uma maior previsibilidade das verbas afetas a estes programas, à atualização da sua repartição territorial e a uma maior autonomia por parte das autoridades de transportes na alocação dessas verbas à promoção do transporte público. Desta forma, poderá haver a revisão da metodologia de compensação e partilha de benefícios, vertida no Anexo V da versão atual do Regulamento n.º 278-A/2019.
- Está previsto para o ano de 2023 um aumento do número de empregados acima do Estudo de Viabilidade Económica e Financeira, que previa que a TML deveria dispor de um quadro de pessoal de 69 elementos. O PAO 2023-2026, prevê em 2023, um total de 92 empregados e em 2024 e anos seguintes, um total de 98 empregados.
- Em anexo ao PAO 2023-2026, está presente a proposta de “Regulamento de Carreiras e Avaliação de Desempenho” a implementar pela TML, também para ser aprovado em Assembleia Geral.

Lisboa, 15 de novembro de 2022



José Manuel Martins Gonçalves Roberto (ROC 1051), registado na CMVM com o n.º 20160664,  
em representação da Roberto, Silva, Matos & Associados, SROC, Lda.