



# BOLETIM OFICIAL

## PARTE C

### CHEFIA DO GOVERNO

#### *Direção dos Recursos Humanos e Assuntos Gerais*

##### **Retificação n.º 76/2026**

Retificando a publicação feita de forma inexata no Boletim Oficial II Série n.º 68 de 11 de abril de 2025, referente ao Extrato de Despacho n.º 08/2025. 2

### MINISTÉRIO DA SAÚDE

#### *Direção Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão*

##### **Anulação de Publicação n.º 7/2026**

Anulando a publicação feita de forma inexata no Boletim Oficial n.º 94, II Série de 22 de maio de 2026, referente Extrato do Despacho n.º 593/2026, de 22 de abril de 2026, sobre a transferência de Eurídice de Fátima de Pina Fortes Tomar. 3

##### **Retificação n.º 77/2026**

Retificando a publicação feita de forma inexata no Boletim Oficial n.º 117, II Série de 24 de junho de 2026, referente do Despacho n.º 899/2026, sobre a Licença sem Vencimento Miguel António Moniz Lima da Rosa. 4

## PARTE E

### AGÊNCIA REGULADORA MULTISSETORIAL DA ECONOMIA - ARME

#### *Conselho de Administração*

##### **Deliberação n.º 21/CA/2026**

Aprovando o Regulamento Tarifário dos Serviços Públicos de Transporte Regular Coletivo Urbano e Interurbano de Passageiros. 5

## PARTE F

### ESTRADAS DE CABO VERDE

##### **Despacho n.º 013/2026**

Autorizando a publicação do Plano de Cargos, Carreiras e Salários da empresa Estradas de Cabo Verde, Entidade Pública Empresarial. 55

## CHEFIA DO GOVERNO

Direção dos Recursos Humanos e Assuntos Gerais

### Retificação n.º 76/2026

**Sumário:** Retificando a publicação feita de forma inexata no Boletim Oficial II Série n.º 68 de 11 de abril de 2025, referente ao Extrato de Despacho n.º 08/2025.

Retificação da publicação feita de forma inexata no Boletim II Série, n.º 68 de 11 de abril de 2025, referente ao Extrato de Despacho n.º 08/2025.

#### Onde se lê:

O número de vagas no corpo especial de Condutores foi fixado em 30 (trinta), conforme Portaria n.º 49/2024, de 19 de setembro, conjugada com o n.º 5, do art.º 7 supra referenciado.

#### Deve ler-se:

O número de vagas no corpo especial de Condutores foi fixado em 30 (trinta), conforme Portaria n.º 49/2014, de 19 de setembro, conjugada com o n.º 5, do art.º 7 supra referenciado.

Direção Recursos Humanos e Assuntos Gerais, na Cidade da Praia, aos 26 de junho de 2026. —  
A Diretora, *Geraldina Almeida*.

**MINISTÉRIO DA SAÚDE**  
Direção Geral do Planejamento, Orçamento e Gestão

**Anulação de Publicação n.º 7/2026**

**Sumário:** Anulando a publicação feita de forma inexata no Boletim Oficial n.º 94, II Série de 22 de maio de 2026, referente Extrato do Despacho n.º 593/2026, de 22 de abril de 2026, sobre a transferência de Eurídice de Fátima de Pina Fortes Tomar.

Fica revogado o Extrato do Despacho n.º 593/2026, de 22 de abril de 2026, publicado no Boletim Oficial n.º 94, II Série de 22-05-2026, referente a transferência de Eurídice de Fátima de Pina Fortes Tomar, Enfermeira Especialista, pertencente ao quadro do pessoal da Direção Geral do Planejamento, Orçamento e Gestão do Ministério da Saúde, do Hospital Universitário Agostinho Neto para a Direção Nacional da Saúde.

O presente despacho produz efeitos com publicação no Boletim Oficial.

O Diretor Geral, por Delegação de Competência, *Imadoêno Cabral*.

**MINISTÉRIO DA SAÚDE**  
Direção Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão

**Retificação n.º 77/2026**

**Sumário:** Retificando a publicação feita de forma inexata no Boletim Oficial n.º 117, II Série de 24 de junho de 2026, referente do Despacho n.º 899/2026, sobre a Licença sem Vencimento Miguel António Moniz Lima da Rosa.

Por ter sido publicada de forma inexata no Boletim Oficial n.º 117, II Série de 24-06-2026, retifica-se o conteúdo do Despacho n.º 899/2026, referente a (Licença sem vencimento) Sr. Miguel António Moniz Lima da Rosa Médico Geral, pertencente ao Pessoal do Quadro da Direção Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão do Ministério da Saúde, afeta ao Hospital Regional Ramiro Figueira pelo que novamente se publica na parte que interessa:

**Onde se lê:**

... concedida licença sem vencimento por um período de 1 (um) ano, ao abrigo do artigo 48º do Decreto-Lei n.º 3/2010 de 8 de março, com efeitos a partir de 01 de junho de 2026

**Deve ler-se:**

... concedida licença sem vencimento por um período de 1 (um) ano, ao abrigo do artigo 48º do Decreto-Lei n.º 3/2010, com efeitos a partir de 01 de julho de 2026.

O Diretor Geral, Por Delegação de Competências, *Imadoeno Cabral*.

**AGÊNCIA REGULADORA MULTISSETORIAL DA ECONOMIA - ARME**  
Conselho de Administração

**Deliberação n.º 21/CA/2026**

**Sumário:** Aprovando o Regulamento Tarifário dos Serviços Públicos de Transporte Regular Coletivo Urbano e Interurbano de Passageiros.

De 30 de abril de 2026

O Decreto-Lei n.º 19/2022, de 10 de junho, que aprova o regime jurídico geral de transportes em veículos motorizados (RJGTVM), aplica-se às relações de transportes em veículos motorizados, realizados por operadores particulares e transportadores públicos e é aplicável pelas entidades administrativas competentes que regulam e regulamentam o sistema de transportes rodoviários, designadamente, a Direção Geral dos Transportes Rodoviários (DGTR), a Agência Reguladora Multissetorial da Economia (ARME) e as Câmaras Municipais.

O RJGTVM dispõe, no seu artigo 131.º, que compete à ARME estabelecer as regras gerais relativas à fixação e atualização das tarifas dos transportes coletivos de passageiros urbanos, interurbanos ou intermunicipais. No que diz respeito às tarifas dos transportes de passageiros municipal, dos serviços de transportes de passageiros expresso, dos serviços regulares especializados e dos serviços ocasionais, dispõe o RJGTVM que são livremente estabelecidas pelos operadores, sem prejuízo de obedecerem os princípios e critérios de fixação de tarifas definidos pela ARME.

Na mesma linha, o Decreto-Lei n.º 20/2022, de 10 de junho, que aprova o regime jurídico do serviço público de transporte regular coletivo de passageiros (RJSPTRCP) determina, no seu artigo 48.º, que as regras gerais relativas à fixação e atualização das tarifas são estabelecidas pela ARME, sendo igualmente, nos termos do artigo 8.º, a autoridade de transporte competente em matéria de fixação de preços e tarifas, bem como de proteção do equilíbrio económico e financeiro dos prestadores do serviço público e de proteção dos direitos dos consumidores, nos termos dos respetivos Estatutos e demais legislação aplicáveis.

À ARME cabe, nos termos do artigo 12.º dos respetivos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 50/2018, de 20 de setembro, designadamente: (i) garantir, nas atividades reguladas que prestam serviço de interesse geral, as competentes obrigações de serviço público ou obrigações de serviço universal; (ii) proteger o equilíbrio económico-financeiro dos prestadores dos serviços das comunicações, energia, água e transportes coletivos urbanos e interurbanos de passageiros; (iii) proteger os direitos e interesses dos consumidores, designadamente em matéria de preços, tarifas e qualidade dos serviços prestados; (iv) velar pela aplicação e fiscalização do cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis ao setor das comunicações, energia, água e transportes coletivos urbanos e interurbanos de passageiros, bem como pelo cumprimento por parte dos operadores das disposições dos respetivos títulos de exercício de atividades.

Para a prossecução destas atribuições, a ARME, no âmbito de suas funções regulatórias, incluindo a de regulamentação, consoante o artigo 14.º dos seus Estatutos, dispõe de competência para elaborar e aprovar os regulamentos necessários à execução das leis relativas aos setores cuja regulação lhe incumbe, nos termos da lei.

O presente regulamento tarifário tem por objeto estabelecer as regras relativas à fixação e atualização das tarifas dos serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano ou intermunicipal de passageiros.

Neste âmbito, as tarifas dos títulos de transporte, aprovadas pela entidade reguladora para os serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros, passam de um regime de custo de serviço para um regime de preço máximo, por um período tarifário de cinco anos, com a grande vantagem de obrigar o operador de transporte coletivo a ser mais eficiente. As tarifas devem ser revistas e fixadas quinquenalmente, no terceiro dia útil do mês de janeiro, com base nas propostas do operador de transporte coletivo e tendo em conta a metodologia de cálculo estabelecida neste regulamento.

Para a fixação das tarifas dos títulos de transporte, consideram-se duas grandes categorias de custos de operação e manutenção, a saber: (i) os custos sujeitos à regulação pelo regime de preços máximos, que são aqueles que ou são controláveis por parte do operador de transporte coletivo, ou existe um bom nível de informação para se prever os custos futuros com precisão ou têm um peso negligenciável na estrutura de custos; e (ii) os custos de repasse automático, que são aqueles que ou estão fora do controle do operador de transporte coletivo, ou apresentam um elevado grau de volatilidade ou têm um peso importante na estrutura de custos. No que concerne aos custos sujeitos à regulação pelo regime de preços máximos, os custos anuais estimados devem ser incluídos na determinação das receitas requeridas anuais do período tarifário e nenhum ajuste deve ser feito às receitas permitidas anuais de qualquer período tarifário, com base no facto de os custos anuais efetivos do operador de transporte coletivo terem sido superiores ou inferiores aos respetivos custos anuais estimados. Entretanto, os ganhos resultantes de reduções destes custos são retidos pelo operador dentro do período tarifário em vigência e, no período tarifário seguinte, parte desses ganhos é transferida para os consumidores, permanecendo o remanescente na empresa. Relativamente aos custos de repasse automático, caso se verifique, em qualquer ano do período tarifário, uma diferença entre os custos anuais efetivos e os custos anuais estimados, a receita permitida do ano seguinte deve ser ajustada pela diferença apurada, podendo, para efeitos desse ajuste, serem utilizados os custos prudentes em substituição dos custos efetivos, caso estes sejam considerados excessivos em resultado do teste de prudência.

Por outro lado, as tarifas dos títulos de transporte devem ser ajustadas anualmente, no primeiro dia do mês de fevereiro, tendo em conta as diferenças entre o número efetivo e o número previsto de passageiros equivalentes transportados, de selos de passes vendidos e de bilhetes pré-pagos

vendidos no ano precedente, bem como a inflação efetivamente observada no ano anterior, a eficiência requerida e a qualidade da prestação dos serviços. O ajuste pelo fator de qualidade é particularmente importante porque o regime de preço máximo pode resultar na redução dos serviços e dos investimentos à medida que as empresas se esforçam para controlarem os custos, conduzindo ao risco de erosão da qualidade do serviço prestado.

Com o objetivo de minimizar o problema da falta de troco nos autocarros, o valor da tarifa do bilhete avulso, apurado mediante revisão ou ajuste, deve ser arredondado para o múltiplo de dez escudos.

A tarifa do passe normal não pode ser superior a oitenta vezes o valor da tarifa média do bilhete avulso, enquanto as tarifas dos passes de estudante, de jovem e de idoso não podem exceder sessenta e cinco vezes o valor da tarifa média do bilhete avulso.

A tarifa do bilhete pré-pago não pode ser inferior a oitenta e cinco por cento nem superior a noventa e cinco por cento do valor da tarifa média do bilhete avulso. Pretende-se, assim, incentivar o pagamento antecipado da viagem pelo passageiro, mediante um desconto adequado, visando minimizar o problema da falta de troco, reduzir a quantidade de dinheiro transportada nos autocarros e, adicionalmente, beneficiar os fluxos de caixa do operador com o recebimento antecipado das receitas.

Dado que os serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros são capital-intensivos, exigindo contínuos e avultados investimentos, a metodologia adotada no presente regulamento possibilita que os valores previsionais destes dispêndios sejam incluídos antecipadamente nos preços dos títulos de transporte. Na revisão tarifária seguinte, os investimentos efetivamente realizados, desde que atinjam as metas físicas estipuladas e sejam considerados prudentes, devem ser incorporados à base de capital regulatória. Caso os valores despendidos ultrapassem as previsões, somente a parcela adicional devidamente justificada e aprovada no teste de prudência pode ser reconhecida. Quando os investimentos forem inferiores ao previsto devido ao não cumprimento das metas físicas, aplica-se uma penalização financeira proporcional ao custo médio ponderado de capital. No entanto, se os valores forem menores, mas as metas físicas forem cumpridas e o investimento se mantiver dentro do critério de prudência, não há penalização. Sempre que um investimento for julgado imprudente, o valor reconhecido limita-se ao montante considerado prudente.

As regras estabelecidas no presente regulamento conferem maior transparência ao processo de fixação das tarifas, promovendo a uniformização dos critérios e da fundamentação das propostas apresentadas pelos operadores. Além disso, reforçam a certeza e a previsibilidade no processo de revisão e ajuste tarifário, contribuindo para a construção de um compromisso credível entre a entidade reguladora e os operadores, enquanto estimulam a participação informada e efetiva das partes interessadas no âmbito da consulta pública.

Por último, de salientar que, para o cálculo das tarifas, os operadores de transportes coletivos devem reportar regularmente à entidade reguladora todas as informações necessárias, de acordo com a forma, grau de pormenor, prazos e periodicidade definidos em regulamento próprio, estando também obrigados, anualmente, a disponibilizar um relatório conciso de desempenho relativo ao serviço prestado no ano anterior.

Nos termos e para efeitos do disposto no artigo 19.º dos Estatutos da ARME, o presente regulamento foi submetido à consulta pública, que decorreu entre 18 de novembro de 2024 e 18 de dezembro de 2024, tendo sido recebidos comentários e sugestões dos interessados, os quais constam no relatório da consulta pública, publicado no sítio de internet da ARME.

Assim, ao abrigo das disposições conjugadas do artigo 131.º do Decreto-Lei n.º 19/2022, de 10 de junho, dos artigos 8.º e 48.º do Decreto-Lei n.º 20/2022, de 10 de junho, dos artigos 7.º, 12.º, 14.º, 19.º e 40.º, todos dos Estatutos da ARME, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 50/2018, de 20 de setembro, o Conselho de Administração da ARME, deliberou, na sua reunião ordinária de 30 de abril de 2026, o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### **Aprovação**

É aprovado o regulamento que estabelece as regras relativas à fixação e atualização das tarifas dos transportes coletivos de passageiros urbanos, interurbanos ou intermunicipais, anexo à presente deliberação, da qual faz parte integrante.

#### Artigo 2.º

##### **Revogação**

São revogados o Regulamento de Preços e Tarifas dos Transportes Coletivos Urbanos de Passageiros em Cabo Verde, aprovado pelo Despacho n.º 8/2006, publicado no Boletim Oficial, II Série a 18 de julho de 2007, e o Regulamento que Estabelece a Metodologia de Cálculo das Tarifas no Setor de Transportes Coletivos Urbanos de Passageiros, aprovado pelo Despacho n.º 02/2011, publicado no Boletim Oficial, II Série a 9 de fevereiro de 2011.

#### Artigo 3.º

##### **Entrada em vigor**

A presente deliberação entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação. — O Conselho de Administração. Feita na Cidade da Praia, aos 30 de abril de 2026. — O Presidente, *Leonilde Santos* e os Administradores, *João de Pina F. Tomar* e *Carlos Ramos*.

**ANEXO**

(a que refere o artigo 1.º da Deliberação n.º 21/CA/2026)

**REGULAMENTO TARIFÁRIO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE  
REGULAR COLETIVO URBANO E INTERURBANO DE PASSAGEIROS****CAPÍTULO I****DISPOSIÇÕES GERAIS****Artigo 1.º****Objeto**

O presente regulamento estabelece as regras relativas à fixação e atualização das tarifas dos serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano ou intermunicipal de passageiros, adiante designado Regulamento Tarifário dos Serviços Públicos de Transporte Regular Coletivo Urbano e Interurbano de Passageiros.

**Artigo 2.º****Âmbito de aplicação**

1. O presente regulamento aplica-se aos transportadores públicos devidamente habilitados para prestarem os serviços públicos de transportes coletivos de passageiros urbanos, interurbanos ou intermunicipais, nos termos das regras de acesso e organização do mercado, previstas no Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte Regular Coletivo de Passageiros, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 20/2022, de 10 de junho.

2. As tarifas dos transportes de passageiros municipal, dos serviços de transporte de passageiros expresso, dos serviços regulares especializados e dos serviços ocasionais são livremente estabelecidas pelos operadores, sem prejuízo de obedecerem os princípios e critérios de fixação de tarifas definidos no presente regulamento.

**Artigo 3.º****Definições**

Para efeitos do disposto no presente regulamento, entende-se por:

- a) «Autoridade de transportes»: qualquer autoridade pública com atribuições e competências em matéria de organização, exploração, atribuição, investimento, financiamento e fiscalização do serviço público de transporte de passageiros, bem como de determinação de obrigações de serviço público e de tarifários numa determinada zona geográfica de nível local, regional ou nacional, designadamente o Departamento Governamental responsável pela área dos Transportes Rodoviários, as câmaras municipais, a Agência Reguladora Multissetorial da Economia (ARME) ou qualquer entidade pública investida pelo Estado dessas atribuições e competências;
- b) «Bilhete avulso»: título de transporte adquirido no momento da viagem, a bordo dos autocarros, de tarifa única para todas as linhas de um mesmo operador de transporte coletivo, devendo ser comprado pelo valor integral, independentemente da distância percorrida pelo utente;

- c) «Bilhete pré-pago»: título de transporte adquirido antecipadamente, em módulos de múltiplas unidades, que permite a realização de viagens em datas posteriores à sua compra, devendo beneficiar de condições tarifárias mais vantajosas para o utente em comparação com o bilhete avulso;
- d) «Entidade reguladora»: autoridade administrativa independente, de base institucional, dotada de funções reguladoras, incluindo as de regulamentação, supervisão e sancionamento das infrações;
- e) «Governo»: refere-se ao Governo, agências do Governo e organismos semelhantes, sejam eles locais, nacionais ou internacionais;
- f) «Linha»: serviço de transporte público, assegurando um itinerário fixo, segundo uma frequência e horários previamente aprovados, com tomada e largada de passageiros nos pontos terminais e intermédios estabelecidos;
- g) «Operador de serviço público»: qualquer empresa ou agrupamento de empresas, pública ou privada, ou qualquer entidade pública que preste determinado serviço público de transporte de passageiros;
- h) «Passe»: título de transporte pessoal e intransmissível, adquirido antecipadamente para um número indeterminado de viagens em certo período, podendo ser diferenciado por categorias de utentes;
- i) «Passe de estudante»: passe destinado a atender às necessidades das categorias de utentes classificadas como estudantes;
- j) «Passe de idoso»: passe destinado a atender às necessidades das categorias de utentes classificadas como idosos;
- k) «Passe de jovem»: passe destinado a atender às necessidades das categorias de utentes classificadas como jovens;
- l) «Passe normal»: todos os tipos de passes não incluídos nas demais categorias;
- m) «Revisão tarifária extraordinária»: corresponde a uma revisão abreviada das tarifas para os serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros, destinada a lidar com certos eventos que ocorrem durante o período tarifário e que estão amplamente fora do controle do operador de transporte coletivo, perspetivando-se que tenham um efeito significativo no fluxo de caixa líquido do mesmo;
- n) «Revisão tarifária periódica»: trata-se de um processo de revisão das tarifas que ocorre a cada cinco anos para os serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros, visando garantir o equilíbrio económico-financeiro, assim como estimular o aumento da eficiência e da qualidade dos serviços prestados pelo operador de transporte coletivo e, ao mesmo tempo, assegurar tarifas justas para os utentes;
- o) «Serviço de transporte de passageiros expresso»: o serviço público de transporte de passageiros realizado para ligações diretas e semidiretas interurbanas entre aglomerados ou centros urbanos, complementares ao serviço público de transporte de passageiros intermunicipal;
- p) «Serviços ocasionais»: os serviços que asseguram o transporte de grupos de passageiros previamente constituídos e com uma finalidade conjunta, organizados por iniciativa de terceiro ou do próprio transportador;

- q) «Serviço público de transporte de passageiros regular»: o serviço público de transporte de passageiros explorado segundo itinerários, frequências, horários e tarifas predeterminados, no âmbito do qual podem ser tomados e largados passageiros em paragens previamente estabelecidas;
- r) «Serviços regulares especializados»: os serviços regulares que asseguram o transporte de determinadas categorias de passageiros com a exclusão de outros, nos quais se incluem, nomeadamente, os transportes de estudantes entre o domicílio e o respetivo estabelecimento de ensino e os transportes de trabalhadores entre o domicílio ou ponto de encontro previamente designado e o respetivo local de trabalho;
- s) «Tarifa social»: o desconto aplicado sobre o valor do título de transporte, destinado a beneficiar grupos de utentes com vulnerabilidade socioeconómica, garantindo-lhes o acesso ao serviço público de transporte coletivo por um preço mais acessível;
- t) «Título de transporte»: o documento emitido pelo operador ou por outrem com autorização do operador, em suporte de papel ou outro, que confirma o contrato de transporte;
- u) «Transportador público»: todo e qualquer operador de transporte público, realizado por titular de alvará para o exercício da atividade e de licença para o acesso ao mercado, em regime de transporte coletivo;
- v) «Transporte coletivo de passageiros interurbano ou intermunicipal»: o serviço público de transporte de passageiros que visa satisfazer as necessidades de deslocação entre diferentes municípios;
- w) «Transporte coletivo de passageiros municipal»: o serviço público de transporte coletivo de passageiros que visa satisfazer as necessidades de deslocação dentro do território municipal e que se desenvolve integral ou maioritariamente dentro dessa área geográfica;
- x) «Transportes de passageiros»: quanto ao objeto da deslocação, os que se destinam a satisfazer as necessidades de transporte individual ou coletivas das pessoas;
- y) «Transportes urbanos»: quanto ao âmbito espacial da deslocação, os que visam satisfazer as necessidades de deslocação em meio urbano, como tal se entendendo o que é abrangido pelos limites de uma área de transportes urbanos.

#### Artigo 4.º

#### **Princípios orientadores para a fixação de tarifas**

Sem prejuízo do cumprimento das regras e princípios gerais estabelecidos na legislação aplicável, a regulação tarifária dos serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros tem como base os seguintes princípios:

- a) Assegurar a máxima contribuição dos serviços públicos de transporte regular coletivo de passageiros para o desenvolvimento económico do país;
- b) Adequar permanentemente a oferta dos serviços públicos de transporte regular coletivo de passageiros às necessidades dos utentes, em termos quantitativos e qualitativos, promovendo o máximo bem-estar da população;
- c) Reduzir progressivamente os custos sociais, económicos e ambientais do transporte regular coletivo de passageiros;

- d) Assegurar aos utentes a igualdade de tratamento no acesso e fruição dos serviços de transporte regular coletivo de passageiros;
- e) Promover a autonomia de gestão nos setores de transportes coletivos urbanos e interurbanos de passageiros, e garantir a justa rentabilidade dos investimentos efetuados pelos operadores;
- f) Promover a transparência das decisões em termos de tarifas e preços, designadamente através de mecanismos de informação e de publicitação.

#### Artigo 5.º

### **Objetivos tarifários**

As tarifas fixadas devem cumprir os seguintes objetivos:

- a) Sustentabilidade económica e financeira: as tarifas devem permitir que os operadores dos serviços públicos de transporte regular coletivo de passageiros obtenham receitas suficientes para cobrirem os custos económicos de prestação dos serviços, na medida em que estes operem de forma prudente;
- b) Eficiência produtiva: as tarifas devem assegurar o custo mínimo razoável para os utentes;
- c) Eficiência alocativa: as tarifas devem levar em consideração as diferenças razoáveis que existem no custo dos diferentes tipos de serviços, considerando a forma de prestação e a localização geográfica;
- d) Equidade ou eficiência distributiva: todos os consumidores têm o direito a terem acesso aos transportes coletivos de passageiros, adequados às necessidades particulares e sociais, nos termos dos planos de expansão e a preços adequados ao nível da qualidade de serviço prestado;
- e) Igualdade e solidariedade: os serviços prestados não devem ser indevidamente discriminatórios entre consumidores, mas o regime tarifário deve tomar em consideração as necessidades específicas dos consumidores de baixo rendimento e outros casos especiais.

#### Artigo 6.º

### **Sujeito passivo**

1. São sujeitos passivos do pagamento das tarifas todas as pessoas singulares ou coletivas, públicas ou privadas, que utilizam os serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros.
2. Os menores com idade igual ou inferior a seis anos estão isentos de pagamento da tarifa nas carreiras regulares urbanas e interurbanas e só são aceites quando acompanhados de familiares adultos, desde que não ocupem assentos.
3. Estão igualmente isentos do pagamento de tarifas nos serviços regulares de passageiros, as autoridades e agentes de autoridades com livre-trânsito gratuito nos veículos de transporte regular urbano.
4. É proibido cobrar do passageiro qualquer importância além do preço autorizado para o título de transporte.

**Artigo 7.º****Competência da ARME**

Sem prejuízo do disposto nos seus Estatutos e demais legislações aplicáveis, a ARME é a autoridade de transporte competente em matéria de fixação de preços e tarifas, de proteção do equilíbrio econômico e financeiro dos prestadores do serviço público e de proteção dos direitos dos consumidores nos setores de transportes coletivos urbanos e interurbanos de passageiros.

**CAPÍTULO II****REVISÃO TARIFÁRIA****Artigo 8.º****Regime de fixação das tarifas**

1. As tarifas dos títulos de transporte aprovadas pela entidade reguladora para os serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros são baseadas no regime de preço máximo, por um período de cinco anos.
2. Ao final de cada ciclo tarifário de cinco anos, a entidade reguladora deve realizar uma revisão tarifária integral, mediante a qual as tarifas são revistas e ajustadas, excetuando no caso das revisões extraordinárias realizadas, segundo o disposto no artigo 11.º do presente regulamento.

**Artigo 9.º****Processo de revisão tarifária periódica**

1. As tarifas dos títulos de transporte para os serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros devem ser revistas e fixadas quinzenalmente, no terceiro dia útil do mês de janeiro, com base nas propostas do operador de transporte coletivo e tendo em conta a metodologia de cálculo estabelecida no Capítulo III.
2. O processo de revisão tarifária periódica dos títulos de transporte, conforme o fluxograma em anexo, deve iniciar-se com o envio do plano de negócios e das propostas de tarifas por parte do operador de transporte coletivo, à entidade reguladora, até o dia 31 de janeiro do ano precedente ao da revisão tarifária periódica.
3. A entidade reguladora deve enviar comentários, por escrito, ao operador de transporte coletivo sobre o plano de negócios e as propostas de tarifas que este lhe submete, até dez dias úteis após a sua recepção, podendo, na sequência, requerer informações adicionais para fundamentar a sua deliberação.
4. O operador de transporte coletivo dispõe de dez dias úteis para responder, por escrito, aos comentários efetuados pela entidade reguladora sobre o plano de negócios e as propostas de tarifas, e para prestar todos os esclarecimentos necessários.
5. Antes de a entidade reguladora emitir a decisão final sobre as tarifas aplicáveis, deve enviar uma minuta de determinação para o operador de transporte coletivo, da qual constem a respectiva fundamentação e a especificação das tarifas apuradas, até sessenta dias úteis após a recepção dos esclarecimentos relativos ao plano de negócios e às propostas tarifárias apresentados pelo operador.

6. O operador de transporte coletivo deve enviar comentários por escrito à entidade reguladora sobre a minuta de determinação que esta lhe submete, até quinze dias úteis após a sua receção.
7. Se o operador de transporte coletivo ou a entidade reguladora assim entenderem, podem reunir-se para discussão das tarifas apuradas, até dez dias úteis após aquele ter enviado seus comentários por escrito sobre a minuta de determinação que esta lhe submete.
8. Concluídas as fases previstas nos números 6 e 7, a entidade reguladora deve, no prazo máximo de dez dias úteis, remeter a minuta de determinação ao Governo, ao Conselho Consultivo, às associações de consumidores e às demais partes interessadas, concedendo-lhes um prazo mínimo de trinta dias para apresentarem comentários e sugestões sobre as tarifas apuradas.
9. Sem prejuízo do disposto no número anterior, a minuta de determinação deve ser disponibilizada no sítio de internet da entidade reguladora, para consulta pública, tendo as partes interessadas no mínimo trinta dias para emitirem os seus comentários e apresentarem sugestões sobre as tarifas apuradas.
10. Para efeitos deste regulamento a entidade reguladora deve emitir:
  - a) Um relatório em que responde aos comentários recebidos durante o processo de consulta pública e que, posteriormente, deve ser divulgado no seu sítio de internet, no prazo máximo de dez dias úteis, a contar a partir do término desta;
  - b) Um relatório preambular em que fundamenta as decisões tomadas sobre as tarifas, tendo em conta os contributos recebidos das partes interessadas durante a consulta pública, no prazo máximo de vinte dias úteis, a contar a partir do término desta.
11. A entidade reguladora deve emitir a sua deliberação até dez dias úteis após a emissão do relatório preambular e o cumprimento de todos os procedimentos estabelecidos sobre o processo de revisão tarifária periódica.
12. Até cinco dias úteis após a deliberação sobre as tarifas, esta deve ser enviada para publicação no boletim oficial e deve ser divulgada no sítio de internet da entidade reguladora.
13. As novas tarifas entram em vigor no terceiro dia útil do mês de janeiro do primeiro ano do respetivo período tarifário.

#### Artigo 10.º

##### **Revisão periódica dos coeficientes de consumo e dos percentuais máximos de referência**

1. A entidade reguladora deve realizar, a cada cinco anos, no máximo, a revisão dos coeficientes de consumo e dos percentuais máximos de referência que concorrem para o cálculo das tarifas dos títulos de transporte.
2. A entidade reguladora pode recorrer à contratação de especialistas independentes, à obtenção de informações de entidades reguladoras internacionais, bem como à análise de estudos de *benchmarking* relativos a empresas comparáveis, nacionais ou internacionais, dos setores de transportes coletivos urbanos e interurbanos de passageiros, para efeitos de revisão periódica dos coeficientes de consumo e dos percentuais máximos de referência, nomeadamente se considerar que os custos do operador de transporte coletivo são imprudentes.

## Artigo 11.º

### **Revisão tarifária extraordinária**

1. A entidade reguladora, por iniciativa própria ou a pedido do operador, pode efetuar a revisão extraordinária das tarifas dos títulos de transporte, em razão da ocorrência de eventos não previstos na revisão periódica mais recente ou de situações de mudanças significativas e anormais nos pressupostos assumidos nos cálculos, e que tenham impactos substanciais sobre as tarifas.
2. A revisão extraordinária das tarifas para os serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros pode ser efetuada, nomeadamente, face à ocorrência dos seguintes eventos:
  - a) Variação acumulada, positiva ou negativa, do valor de aquisição da energia consumida na operação dos veículos da frota em montante superior a vinte e cinco por cento relativamente ao preço da energia adotado na revisão tarifária periódica mais recente;
  - b) Variação acumulada, positiva ou negativa, da quilometragem percorrida pelos veículos da frota superior a dez por cento relativamente ao valor considerado na revisão tarifária periódica mais recente;
  - c) Variação acumulada, positiva ou negativa, do salário de motoristas praticado pelo operador de transporte coletivo em mais de vinte por cento relativamente ao valor considerado na revisão tarifária periódica mais recente;
  - d) Qualquer mudança na legislação que tenha impacto materialmente relevante nos gastos ou nos rendimentos do operador de transporte coletivo.
3. A revisão extraordinária abrange apenas os itens de custos afetados pelos eventos extraordinários.
4. Os ajustes tarifários da revisão extraordinária são aplicáveis apenas durante o período tarifário vigente e não persistem, como tal, na próxima revisão periódica.
5. A entidade reguladora deve, no prazo máximo de trinta dias após a receção do pedido, decidir se as modificações solicitadas têm fundamentos claros e se beneficiam o interesse público.
6. No caso de se cumprir o disposto no número anterior, a entidade reguladora deve proceder à revisão tarifária extraordinária no prazo máximo de sessenta dias.
7. A revisão tarifária extraordinária deve seguir o mesmo processo que a revisão tarifária periódica dos títulos de transporte, com as devidas adaptações dos limites temporais.

## Artigo 12.º

### **Promoções sobre as tarifas**

O operador de transporte coletivo pode realizar promoções e conceder descontos aos utentes sobre as tarifas vigentes, desde que o faça em igualdade de circunstâncias, de forma equitativa e não discriminatória, devendo, com a antecedência mínima de dez dias úteis antes da sua aplicação, notificar a entidade reguladora por escrito.

**Artigo 13.º****Contratação de especialistas independentes**

1. A entidade reguladora e o operador de transporte coletivo, por mútuo acordo, podem recorrer à contratação de serviços de especialistas independentes sempre que não estejam de acordo sobre determinada matéria e tal recurso se revele adequado, eficiente e eficaz para a prossecução das respetivas atribuições.
2. A contratação dos especialistas independentes pode justificar-se em matérias com as seguintes características:
  - a) Sejam bem definidas, limitadas quanto ao âmbito, e facilmente separáveis dos restantes assuntos;
  - b) Sejam puramente técnicas e não afetadas por políticas públicas;
  - c) Requeiram um elevado grau de especialização técnica e um julgamento profissional maduro;
  - d) Possuam potencial impacto significativo sobre as tarifas ou os fluxos de caixa do operador de transporte coletivo;
  - e) Sejam suscetíveis de, caso não decididas em tempo útil, comprometer a realização do processo de revisão tarifária.
3. Os especialistas independentes devem ter reconhecida idoneidade e experiência comprovada em matérias de regulação, económica ou técnica, relativas a serviços de interesse económico geral.
4. O processo de contratação de especialistas independentes deve obedecer às regras de contratação pública.
5. As decisões dos especialistas independentes são vinculativas, desde que as partes interessadas as aceitem para a resolução do desacordo.
6. No caso de não se aceitar as decisões dos especialistas independentes, prevalece a deliberação da entidade reguladora.
7. Os custos com a intervenção dos especialistas independentes devem ser suportados pela entidade reguladora ou pelo operador de transporte coletivo, durante o período contratado da revisão tarifária, sendo, no último caso, aceites para efeitos de regulação.

**CAPÍTULO III****METODOLOGIA DE CÁLCULO DAS TARIFAS DOS TÍTULOS DE TRANSPORTE****Secção I****Receita requerida anual e tarifas dos títulos de transporte****Artigo 14.º****Receita requerida anual**

1. A receita requerida anual para os serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros é prevista de acordo com a seguinte fórmula:

$$\widehat{RR}_t = \widehat{CF}_t + \widehat{CV}_t + \widehat{T}_t + \widehat{Depr}_t + \widehat{Remun}_t + \widehat{CR}_t \pm C_t$$

Sendo:

$\widehat{RR}_t$ : a receita requerida anual prevista no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{CF}_t$ : o total de custos de operação e manutenção fixos previstos no ano  $t$ , correspondente à parcela de custos que não se altera em função da quilometragem percorrida, ou seja, deve ser coberta mesmo que o serviço não tenha sido prestado (CVE);

$\widehat{CV}_t$ : o total de custos de operação e manutenção variáveis previstos no ano  $t$ , correspondente à parcela de custos diretamente relacionada com a quilometragem percorrida, ou seja, sua incidência só ocorre quando o veículo está em operação (CVE);

$\widehat{T}_t$ : o imposto sobre o rendimento do período previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{Depr}_t$ : o custo de depreciação e amortização do capital investido previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{Remun}_t$ : o custo de remuneração do capital investido previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{CR}_t$ : a contribuição regulatória prevista no ano  $t$  (CVE);

$C_t$ : as correções anuais a serem aplicadas a partir de anos e períodos tarifários anteriores, nomeadamente por mudanças na procura efetiva dos títulos de transporte (CVE);

$t$ : o ano do período tarifário (n.º).

2. Os valores das receitas requeridas anuais devem ser descontados para o ano zero do período tarifário, utilizando-se o custo médio ponderado de capital como a taxa de desconto.

## Artigo 15.º

### Receita permitida anual e tarifas dos títulos de transporte

1. A receita permitida anual resulta do alisamento neutral do valor atual líquido (VAL) e é o valor utilizado para determinar as tarifas dos títulos de transporte a serem cobradas no período tarifário para os serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros.

2. A entidade reguladora deve determinar a receita permitida para cada ano do período tarifário através da fixação da tarifa média dos diversos títulos de transporte ( $P_0$ ), de modo que o valor atual da receita permitida seja igual ao valor atual da receita requerida, deduzido das outras receitas não tarifárias, conforme a seguinte fórmula de equilíbrio económico-financeiro:

$$\sum_{t=1}^5 \left[ P_{0a} \times \widehat{PE}_t + \sum_{i=1}^n (P_{0pi} \times \widehat{SP}_{i,t}) + P_{0m} \times \widehat{M}_t \right] \times \frac{1}{(1+WACC)^t} = \sum_{t=1}^5 \frac{\widehat{CF}_t + \widehat{CV}_t + \widehat{T}_t + \widehat{Depr}_t + \widehat{Remun}_t + \widehat{CR}_t}{(1+WACC)^t} - \sum_{t=1}^5 \frac{\widehat{OR}_t}{(1+WACC)^t}$$

Sendo:

$P_{0a}$ : a tarifa média do bilhete avulso (CVE);

$\widehat{PE}_t$ : o número previsto de passageiros equivalentes transportados no ano  $t$  (n.º);

$P_{0_{pi}}$ : a tarifa média do passe do tipo  $i$  (CVE);

$\widehat{SP}_{i,t}$ : o número previsto de selos de passes vendidos do tipo  $i$  no ano  $t$  (n.º);

$P_{0_m}$ : a tarifa média do bilhete pré-pago no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{M}_t$ : o número previsto de bilhetes pré-pagos vendidos no ano  $t$  (n.º);

$\widehat{CF}_t$ : o total de custos de operação e manutenção fixos previstos no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{CV}_t$ : o total de custos de operação e manutenção variáveis previstos no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{T}_t$ : o imposto sobre o rendimento do período previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{Depr}_t$ : o custo de depreciação e amortização do capital investido previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{Remun}_t$ : o custo de remuneração do capital investido previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{CR}_t$ : a contribuição regulatória prevista no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{OR}_t$ : as outras receitas não tarifárias previstas no ano  $t$ , nomeadamente a venda de veículos da frota, o aluguer de veículos da frota, a publicitação de mensagens nos veículos da frota, as vendas de cartões de passes e de bilhetes pré-pagos, e os subsídios à exploração a receber do Governo, destinados a assegurar uma rentabilidade mínima ou a compensar défices de exploração resultantes da aplicação de tarifas sociais a grupos de utentes com vulnerabilidade socioeconómica (CVE);

WACC: o custo médio ponderado de capital (%);

$t$ : o ano do período tarifário (n.º).

3. A receita permitida num determinado ano não deve ser inferior ao respetivo total de custos de operação e manutenção estimados.

4. Todos os valores dos componentes da fórmula de equilíbrio económico-financeiro devem ser estimados em termos reais, para todo o ciclo tarifário, a preços do início do ciclo.

### Artigo 16.º

#### **Limites tarifários, periodicidade e validade dos passes**

1. A tarifa do passe normal não pode ser superior a oitenta vezes o valor da tarifa média do bilhete avulso.

2. As tarifas dos passes de estudante, jovem e idoso não podem exceder sessenta e cinco vezes o valor da tarifa média do bilhete avulso.

3. Os passes têm validade mensal, correspondendo ao período compreendido entre o primeiro e o último dia do mês a que respeitam.

4. Em caso de alteração tarifária, os passes mantêm-se válidos durante o período para o qual foram adquiridos.

## Artigo 17.º

### **Limites tarifários do bilhete pré-pago**

1. A tarifa do bilhete pré-pago não pode ser inferior a oitenta e cinco por cento nem superior a noventa e cinco por cento do valor da tarifa média do bilhete avulso.
2. Para efeitos do disposto no número anterior, o valor da tarifa média do bilhete avulso é arredondado nos termos do n.º 2 do artigo 64.º, sendo apurado sem a inclusão dos impostos e taxas em vigor que incidam sobre os serviços regulados do operador de transporte coletivo (TE).
2. Os módulos de unidades adquiridas devem ser, no mínimo, de cinco bilhetes pré-pagos.
3. Em caso de alteração da tarifa do bilhete pré-pago, os módulos são válidos por um período de quinze dias.
4. Decorrido o período previsto no número anterior, o utente pode, no prazo de trinta dias, trocar os módulos restantes, pagando a diferença de preço.

## Artigo 18.º

### **Categorias de custos**

1. Para efeitos do presente regulamento, consideram-se duas grandes categorias de custos de operação e manutenção:
  - a) Os custos sujeitos à regulação pelo regime de preços máximos, que são aqueles que ou são controláveis por parte do operador de transporte coletivo, ou existe um bom nível de informação para se prever os custos futuros com precisão, ou têm um peso negligenciável na estrutura de custos, compreendendo o total dos custos de operação e manutenção fixos, e os custos de operação e manutenção variáveis relativos a óleos e lubrificantes, rodagem, e peças e acessórios;
  - b) Os custos de repasse automático, que são aqueles que ou estão fora do controle do operador de transporte coletivo, ou apresentam um elevado grau de volatilidade, ou têm um peso importante na estrutura de custos, incluindo os custos com a energia consumida na operação dos veículos da frota.
2. Os custos de operação e manutenção sujeitos à regulação pelo regime de preços máximos são tratados da seguinte forma:
  - a) Os custos anuais estimados devem ser incluídos na determinação das receitas requeridas anuais, conforme o disposto no artigo 14.º;
  - b) Nenhum ajuste deve ser feito às receitas permitidas anuais de qualquer período tarifário, com base no facto de os custos anuais efetivos do operador de transporte coletivo terem sido superiores ou inferiores aos respetivos custos anuais estimados.
3. Os custos de operação e manutenção sujeitos ao repasse automático são tratados da seguinte forma:
  - a) Os custos anuais estimados devem ser incluídos na determinação das receitas requeridas anuais, conforme o disposto no artigo 14.º;

- b) Se ocorrer uma diferença, em qualquer ano do período tarifário, entre os custos anuais efetivos e os respectivos custos anuais estimados, a receita permitida do ano seguinte deve ser ajustada;
  - c) Para efeitos do disposto na alínea anterior, o montante da correção é igual aos custos anuais efetivos menos os custos anuais estimados, devendo serem adicionadas compensações ou penalizações financeiras, utilizando o custo médio ponderado de capital como a taxa de juro;
  - d) Se os custos anuais efetivos ultrapassarem os custos anuais estimados em mais de dez por cento, o excedente deve ser sujeito a teste de prudência, e se o valor determinado como sendo prudente for inferior ao valor efetivamente despendido, o valor prudente deve ser utilizado no cálculo do montante da correção.
4. Para efeitos do número anterior, os custos anuais efetivos são considerados imprudentes somente nas seguintes situações:
- a) O operador de transporte coletivo não agiu de maneira prudente com base em tudo o que sabia ou deveria saber, no momento da tomada de decisão;
  - b) Nenhum operador de transporte coletivo razoável teria considerado o custo prudente no momento da tomada de decisão.
5. Para todos os efeitos, vários itens de custos de operação e manutenção podem ser agrupados, para que itens específicos possam ser compensados entre si, sem que a estimativa global seja excedida, e sem desencadear um teste de prudência.

### Artigo 19.º

#### Correções por mudanças na procura efetiva dos títulos de transporte

1. Para atender às variações nos fluxos de caixa líquidos do operador de transporte coletivo resultantes de mudanças no número efetivo de títulos de transporte vendidos, e que podem colocar em risco a cobertura dos custos operacionais fixos, a receita requerida anual deve ser corrigida, no primeiro dia do mês de fevereiro, com base nas diferenças entre o número efetivo e o número previsto de passageiros equivalentes transportados, de selos de passes vendidos e de bilhetes pré-pagos vendidos no ano anterior.
2. Para efetuar a correção necessária, o montante  $K_t$  deve ser adicionado à receita requerida para o ano  $t$ , devendo ser calculado de acordo com a seguinte equação:

$$K_t = (1 - \alpha_a) \times \omega_a \times F'_{t-1} \times \left(1 - \frac{PE_{t-1}}{PE_{t-1}}\right) + \sum_{i=1}^n (1 - \alpha_{pi}) \times \omega_{pi} \times F'_{t-1} \times \left(1 - \frac{SP_{i;t-1}}{SP_{i;t-1}}\right) + (1 - \alpha_m) \times \omega_m \times F'_{t-1} \times \left(1 - \frac{M_{t-1}}{\widehat{M}_{t-1}}\right)$$

Sendo:

$K_t$ : a correção anual a ser aplicada no ano  $t$  (CVE);

$\alpha_a, \alpha_{pi}, \alpha_m$ : os fatores de incentivo que devem assumir o valor de 0,7 caso o número efetivo de títulos vendidos tenha sido superior ao previsto, e 0,5 caso tenha sido inferior, aplicando-se individualmente a cada tipo de título de transporte;

$\omega_a, \omega_{pi}, \omega_m$ : os pesos relativos das receitas efetivas com bilhetes avulsos, com cada tipo de passe  $i$ , e com bilhetes pré-pagos, respetivamente, no total das receitas tarifárias efetivas do ano  $t-1$  (%);

$F'_{t-1}$ : o componente da receita requerida do ano  $t-1$  correspondente aos valores originais dos custos de operação e manutenção fixos, dos custos com depreciações e amortizações do capital investido, e dos custos da remuneração do capital investido, após as correções por mudanças na procura efetiva dos títulos de transporte [ $F_{t-1} + K_{t-1}$ ] (CVE);

$PE_{t-1}$ : o número efetivo de passageiros equivalentes transportados no ano  $t-1$  (n.º);

$\widehat{PE}_{t-1}$ : o número previsto de passageiros equivalentes transportados no ano  $t-1$  (n.º);

$SP_{i;t-1}$ : o número efetivo de selos vendidos do tipo de passe  $i$  no ano  $t-1$  (n.º);

$\widehat{SP}_{i;t-1}$ : o número previsto de selos vendidos do tipo de passe  $i$  no ano  $t-1$  (n.º);

$M_{t-1}$ : o número efetivo de bilhetes pré-pagos vendidos no ano  $t-1$  (n.º);

$\widehat{M}_{t-1}$ : o número previsto de bilhetes pré-pagos vendidos no ano  $t-1$  (n.º);

$t$ : o ano do período tarifário (n.º).

## Artigo 20.º

### Ajustes anuais das tarifas

1. As tarifas médias ( $P_0$ ) dos títulos de transporte para os serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros devem ser ajustadas anualmente, no primeiro dia do mês de fevereiro, com base na inflação efetivamente observada no ano anterior, na eficiência requerida (fator  $X$ ) e na qualidade da prestação dos serviços (fator  $Q$ ), aplicando-se individualmente a cada tipo de título de transporte.

2. O ajuste aplica-se às seguintes tarifas:

- Tarifa do bilhete avulso, representada por  $P_{a;t}$ , com base na tarifa média  $P_{0a}$ ;
- Tarifas dos passes, representadas por  $P_{pi;t}$ , com base na tarifa média  $P_{0pi}$  de cada tipo de passe  $i$ ;
- Tarifa do bilhete pré-pago, representada por  $P_{m;t}$ , com base na tarifa média  $P_{0m}$ .

3. A fórmula de ajuste anual a aplicar às tarifas de cada tipo de título de transporte referido no número anterior é a seguinte:

$$P_{k;t} = P_{k;t-1} \times (1 + \Delta IPC_t - X + Q)$$

Sendo:

$P_{k;t}$ : o preço máximo a ser aplicado durante o ano tarifário  $t$  para o título de transporte  $k$ , constituído por bilhete avulso, tipo de passe  $i$ , ou bilhete pré-pago (CVE);

$P_{k;t-1}$ : o preço máximo no ano tarifário  $t-1$  para o título de transporte  $k$ , constituído por bilhete avulso, tipo de passe  $i$  ou bilhete pré-pago, e cujo valor inicial é o  $P_0$  (CVE);

$\Delta IPC_t$ : a variação percentual do índice de preços no consumidor para o ano  $t$  (%);

X: o percentual do fator X definido na revisão tarifária (%/ano);

Q: o percentual do fator Q a ser aplicado anualmente (%/ano).

## Artigo 21.º

### Fator de eficiência

1. Deve ser aplicado um fator de eficiência, ou fator X, para os serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros, que permita a transferência, de forma gradual, dos ganhos de eficiência do operador de transporte coletivo para os consumidores finais.
2. A determinação do fator X deve respeitar os objetivos tarifários estabelecidos no artigo 5.º, e deve basear-se numa das seguintes metodologias, consoante se adapte melhor à realidade dos setores de transportes coletivos urbanos e interurbanos de passageiros em Cabo Verde:
  - a) Fluxos de caixa descontados;
  - b) *Benchmarking*;
  - c) Índice histórico de produtividade total dos fatores.
3. O fator de eficiência aprovado permanece inalterado durante o período tarifário de cinco anos, após o qual é determinado um novo fator no âmbito da revisão periódica quinzenal.
4. O fator de eficiência é limitado a um valor anual entre dois por cento e menos dois por cento.

## Artigo 22.º

### Fator de qualidade

1. Deve ser aplicado um fator de qualidade, ou fator Q, para os serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros, que permita incorporar incentivos para aumentar a qualidade da prestação dos serviços.
2. A determinação do percentual do fator Q a ser aplicado anualmente deve respeitar os objetivos tarifários estabelecidos no artigo 5.º, e deve basear-se em indicadores de desempenho operacionais definidos pela entidade reguladora através de um sistema de avaliação da qualidade do serviço de transporte coletivo de passageiros.
3. O fator de qualidade é limitado a um valor anual entre um por cento e menos um por cento.

## Artigo 23.º

### **Plano de negócios**

1. O operador de transporte coletivo deve elaborar o plano de negócios para o próximo período tarifário, mais os dois anos subsequentes, e apresentar à entidade reguladora para avaliação, até o dia 31 de janeiro do ano precedente ao da revisão tarifária periódica.
2. O plano de negócios do operador de transporte coletivo deve conter os elementos necessários para uma verificação apropriada da viabilidade técnica e econômica de todos os projetos, assim como da razoabilidade dos valores dos rendimentos, dos custos de operação e manutenção, e dos custos de investimentos, separados por tipos de serviços.
3. Para efeitos do número anterior, o plano de negócios deve conter, nomeadamente, as seguintes informações previsionais anuais, por tipos de serviços:
  - a) A base de ativos;
  - b) As depreciações e amortizações dos ativos;
  - c) O plano de investimentos, acompanhado por um detalhamento analítico dos seus principais componentes;
  - d) As vendas e prestações de serviços;
  - e) Os custos de operação e manutenção;
  - f) O balanço, a demonstração de resultados e a demonstração de fluxos de caixa, elaborados de acordo com as tarifas em vigor.
4. As previsões referidas no número anterior devem ser efetuadas utilizando método(s) científicos(s), incluindo a sua descrição conceitual, os resultados das simulações efetuadas, bem como a plataforma utilizada e o código de programação, quando aplicado.
5. As previsões efetuadas no plano de negócios devem incluir, pelo menos, uma análise de cenários base, otimista e pessimista.
6. A entidade reguladora deve analisar o plano de negócios e aprovar o plano de investimento final para o próximo período tarifário.
7. A entidade reguladora pode solicitar informação adicional ou complementar, fixando um prazo de dez dias úteis para o seu envio, sempre que considerar necessário.
8. O operador de transporte coletivo deve enviar à entidade reguladora um relatório anual de acompanhamento da execução do plano de negócios, até o dia 15 de junho do ano subsequente.

## Artigo 24.º

### **Dados operacionais**

Para efeitos de cálculo das tarifas dos títulos de transporte para os serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros são utilizados os seguintes dados operacionais:

- a) Os passageiros equivalentes transportados;
- b) Os selos de passes vendidos;

- c) Os bilhetes pré-pagos vendidos;
- d) A quilometragem programada;
- e) A frota;
- f) O percurso médio anual da frota;
- g) O preço médio ponderado do veículo novo.

### Artigo 25.º

#### Passageiros equivalentes transportados

1. Os passageiros equivalentes são os que efetivamente pagam a tarifa pública de referência do bilhete avulso no sistema de transporte.
2. Para cada ano do período tarifário, o número previsto de passageiros equivalentes transportados é obtido da seguinte forma:

$$\widehat{PE}_t = \widehat{PAS}_t + \sum_{d=1}^D \left( (1 - DES^d) \times \widehat{PAS}_t^d \right)$$

Sendo:

$\widehat{PE}_t$ : o número previsto de passageiros equivalentes transportados anualmente em relação à tarifa pública de referência do bilhete avulso vigente no ano  $t$  (n.º);

$\widehat{PAS}_t$ : o número previsto de passageiros que pagam integralmente a tarifa pública de referência do bilhete avulso vigente no ano  $t$  (n.º);

D: o número de categorias de passageiros com desconto (n.º);

$DES^d$ : o nível de desconto da categoria de passageiros  $d$ , em relação à tarifa pública de referência do bilhete avulso vigente (%);

$\widehat{PAS}_t^d$ : o número previsto de passageiros da categoria  $d$  que pagam a tarifa pública de referência do bilhete avulso vigente no ano  $t$ , com desconto  $DES^d$  (n.º);

$t$ : o ano do período tarifário (n.º).

### Artigo 26.º

#### Selos de passes vendidos

1. O número previsto de selos de passes a vender de cada tipo  $i$  no ano  $t$  é calculado com base na média das quantidades efetivamente vendidas durante um período de referência.
2. Caso se verifiquem alterações relevantes na oferta de transporte, nos preços ou nas condições de acesso, o valor previsto pode ser ajustado para cima ou para baixo, com base em dados objetivos.

### Artigo 27.º

#### Bilhetes pré-pagos vendidos

1. O número previsto de bilhetes pré-pagos a vender no ano  $t$  é calculado com base na média das quantidades efetivamente vendidas durante um período de referência.

2. Caso se verifiquem alterações relevantes na oferta de transporte, nos preços ou nas condições de acesso, o valor previsto pode ser ajustado para cima ou para baixo, com base em dados objetivos.

### Artigo 28.º

#### Quilometragem programada

1. Para cada ano do período tarifário, a previsão da quilometragem percorrida deve ser feita mensalmente, normalmente por um período futuro de doze meses, considerando a quilometragem calculada por tipo de dia e prevista pela quantidade de dias-tipo.

2. A quilometragem produtiva mensal é obtida multiplicando-se a extensão de cada linha pelo respetivo número de viagens programadas, observando-se o número de dias úteis, sábados, domingos ou feriados, conforme a seguinte fórmula:

$$\widehat{QP}_m = \sum_i (\widehat{Ext}_i \times \widehat{NVP}_i)$$

Sendo:

$\widehat{QP}_m$ : a quilometragem produtiva mensal (km);

$\widehat{Ext}_i$ : a extensão da linha  $i$  (km);

$\widehat{NVP}_i$ : o número de viagens mensais programadas na linha  $i$  (n.º).

3. Se o número de viagens for apurado com base no conceito de viagem completa (ida e volta), a extensão da linha deve corresponder ao somatório dos percursos nos dois sentidos, enquanto se o número de viagens for calculado por sentido (viagem unidirecional), a extensão deve ser apurada por cada um dos sentidos.

4. A quilometragem improdutiva mensal refere-se aos deslocamentos sem passageiros e, conseqüentemente, sem receitas entre as garagens do operador de transporte coletivo e os pontos iniciais/finais das linhas, devendo ser apurada da seguinte forma:

$$\widehat{QI}_m = \alpha \times \widehat{QP}_m$$

Sendo:

$\widehat{QI}_m$ : a quilometragem improdutiva mensal (km);

$\alpha$ : o coeficiente de quilometragem improdutiva, o qual não pode ser superior a 5% da quilometragem produtiva (%);

$\widehat{QP}_m$ : a quilometragem produtiva mensal (km).

5. Ao resultado obtido para a quilometragem produtiva, deve ser acrescida a quilometragem improdutiva, obtendo-se a quilometragem total percorrida mensalmente, de acordo com a seguinte expressão:

$$\widehat{QT}_m = \widehat{QP}_m + \widehat{QI}_m$$

Sendo:

$\widehat{QT}_m$ : a quilometragem total percorrida mensalmente (km);

$\widehat{QP}_m$ : a quilometragem produtiva mensal (km);

$\widehat{QI}_m$ : a quilometragem improdutiva mensal (km).

6. Para mitigar os efeitos da variação sazonal da quilometragem percorrida ao longo dos meses e da variação por tipo de dia, deve ser apurada a média mensal da quilometragem programada, de acordo com o seguinte quociente:

$$\widehat{QT} = \frac{\sum_{m=1}^M \widehat{QT}_m}{M}$$

Sendo:

$\widehat{QT}$ : a média mensal da quilometragem programada (km);

$\widehat{QT}_m$ : a quilometragem total percorrida mensalmente (km);

M: o número de meses de previsão (n.º).

7. A quilometragem total percorrida anualmente é obtida pela aplicação da seguinte expressão:

$$\widehat{QT}_t = \widehat{QT} \times M$$

Sendo:

$\widehat{QT}_t$ : a quilometragem total programada no ano  $t$  (km);

$\widehat{QT}$ : a média mensal da quilometragem programada (km);

M: o número de meses de previsão (n.º).

#### Artigo 29.º

#### Frota

A frota total é constituída pelos veículos necessários para o atendimento adequado ao serviço de transporte coletivo de passageiros, sendo apurada anualmente de acordo com a seguinte equação:

$$\widehat{FT}_t = \widehat{FO}_t + \widehat{FR}_t$$

Sendo:

$\widehat{FT}_t$ : a frota total prevista no ano  $t$  (n.º);

$\widehat{FO}_t$ : a frota operante prevista no ano  $t$ , composta pelo conjunto dos veículos necessários ao cumprimento da programação efetiva das linhas (n.º);

$\widehat{FR}_t$ : a frota reserva prevista no ano  $t$ , constituída por um número suplementar de veículos em relação à frota operante, formando a reserva técnica destinada à substituição de veículos retirados da operação por quebra, avaria ou necessidade de intervenção preventiva (n.º).

## Artigo 30.º

**Percurso médio anual da frota**

O percurso médio anual consiste na quilometragem que cada veículo da frota percorre durante o ano, devendo ser apurado da seguinte forma:

$$\widehat{PMA}_t = \frac{\widehat{QT}_t}{\widehat{FO}_t}$$

Sendo:

$\widehat{PMA}_t$ : o percurso médio anual previsto no ano  $t$  (km/veículo);

$\widehat{QT}_t$ : a quilometragem total programada no ano  $t$  (km);

$\widehat{FO}_t$ : a frota operante prevista no ano  $t$  (n.º).

## Artigo 31.º

**Preço médio ponderado do veículo novo**

1. O preço médio ponderado do veículo novo representa o valor médio das categorias de veículos existentes na frota.
2. O preço médio ponderado do veículo novo é determinado como uma média ponderada dos preços das diferentes categorias de veículos existentes na frota, de acordo com a seguinte operação:

$$Pv = \sum_{i=1}^n \left[ \frac{FT_i \times Preço_i}{FT} \right]$$

Sendo:

$Pv$ : o preço médio ponderado do veículo novo (CVE);

$FT_i$ : a frota total da categoria de veículos  $i$  (n.º);

$Preço_i$ : o preço da categoria de veículos  $i$  (CVE);

$FT$ : a frota total (n.º).

3. Para efeitos do número anterior, não se deve considerar os veículos com mais de dez anos de operação.

## Secção II

**Custos de operação e manutenção variáveis**

## Artigo 32.º

**Fórmula de cálculo dos custos de operação e manutenção variáveis**

O total de custos de operação e manutenção variáveis anuais corresponde ao somatório dos seguintes componentes:

$$\widehat{CV}_t = \widehat{CE}_t + \widehat{COL}_t + \widehat{CRO}_t + \widehat{CPA}_t$$

Sendo:

$\widehat{CV}_t$ : o total de custos de operação e manutenção variáveis previstos no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{CE}_t$ : o custo com energia previsto no ano  $t$ , correspondendo a combustível, para o caso dos veículos a combustão, e a eletricidade, para o caso dos veículos elétricos (CVE);

$\widehat{COL}_t$ : o custo com óleos e lubrificantes previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{CRO}_t$ : o custo com rodagem previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{CPA}_t$ : o custo com peças e acessórios previsto no ano  $t$  (CVE);

$t$ : o ano do período tarifário.

### Artigo 33.º

#### Custo com combustível

1. Para o cálculo do custo anual com combustível deve ser utilizada a seguinte expressão, a aplicar separadamente a cada tipo de combustível utilizado:

$$\widehat{CC}_t = \widehat{PC}_t \times \widehat{CEC}_t \times \widehat{QT}_t$$

Sendo:

$\widehat{CC}_t$ : o custo com combustível previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{PC}_t$ : o preço do combustível a ser aplicado durante o ano  $t$  (CVE/L);

$\widehat{CEC}_t$ : o coeficiente específico de consumo de combustível, para toda a frota correspondente, a ser aplicado durante o ano  $t$  (L/km);

$\widehat{QT}_t$ : a quilometragem total programada no ano  $t$  (km);

$t$ : o ano do período tarifário.

2. O coeficiente específico de consumo de combustível, para cada tipo de combustível utilizado pela frota, deve ser calculado com base num ano de referência, de acordo com o seguinte quociente:

$$\widehat{CEC}_t = \frac{QC_r}{QT_r}$$

Sendo:

$\widehat{CEC}_t$ : o coeficiente específico de consumo de combustível a ser aplicado durante o ano  $t$  (L/km);

$QC_r$ : a quantidade total de combustível consumida na operação, por tipo de combustível, no ano de referência (L);

$QT_r$ : a quilometragem total percorrida, no ano de referência, pelos veículos a combustão correspondentes (km).

3. Para efeitos dos números anteriores, os cálculos devem ser realizados individualmente por tipo de combustível, refletindo as características específicas da frota e assegurando a devida desagregação nos elementos de cálculo.

#### Artigo 34.º

##### **Custo com eletricidade**

1. Para o cálculo do custo anual com eletricidade deve ser utilizada a seguinte fórmula:

$$\widehat{CEL}_t = \widehat{PEL}_t \times \widehat{CEEL}_t \times \widehat{QT}_t$$

Sendo:

$\widehat{CEL}_t$ : o custo com eletricidade previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{PEL}_t$ : o preço da eletricidade a ser aplicado durante o ano  $t$  (CVE/kWh);

$\widehat{CEEL}_t$ : o coeficiente específico de consumo de eletricidade, para toda a frota, a ser aplicado durante o ano  $t$  (kWh/km);

$\widehat{QT}_t$ : a quilometragem total programada no ano  $t$  (km);

$t$ : o ano do período tarifário.

2. O coeficiente específico de consumo de eletricidade, para toda a frota, deve ser calculado com base num ano de referência, de acordo com o seguinte quociente:

$$\widehat{CEEL}_t = \frac{QEL_r}{QT_r}$$

Sendo:

$\widehat{CEEL}_t$ : o coeficiente específico de consumo de eletricidade, para toda a frota, a ser aplicado durante o ano  $t$  (kWh/km);

$QEL_r$ : a quantidade total de eletricidade consumida na operação no ano de referência (kWh);

$QT_r$ : a quilometragem total percorrida, no ano de referência, pelos veículos elétricos (km).

#### Artigo 35.º

##### **Custo com óleos e lubrificantes**

1. Para o cálculo do custo anual com óleos e lubrificantes é utilizada a seguinte equação, a aplicar separadamente a cada tipo de óleo e lubrificante utilizado:

$$\widehat{COL}_t = \widehat{POL}_t \times \widehat{CEOL}_t \times \widehat{QT}_t$$

Sendo:

$\widehat{COL}_t$ : o custo com óleos e lubrificantes previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{POL}_t$ : o preço do óleo ou lubrificante a ser aplicado durante o ano  $t$  (CVE/L ou kg);

$\widehat{CEOL}_t$ : o coeficiente específico de consumo de óleos e lubrificantes, para toda a frota correspondente, a ser aplicado durante o ano  $t$  (L ou kg/km);

$\widehat{QT}_t$ : a quilometragem total programada no ano  $t$  (km);

$t$ : o ano do período tarifário.

2. O coeficiente específico de consumo de óleos e lubrificantes, para cada tipo de óleo e lubrificante utilizado pela frota, é calculado com base num ano de referência, tendo em conta a seguinte operação:

$$\widehat{CEOL}_t = \frac{QOL_r}{QT_r}$$

Sendo:

$\widehat{CEOL}_t$ : o coeficiente específico de consumo de óleos e lubrificantes, para toda a frota, a ser aplicado durante o ano  $t$  (L ou kg/km);

$QOL_r$ : a quantidade total de óleos e lubrificantes consumida na operação no ano de referência (L ou kg);

$QT_r$ : a quilometragem total percorrida, no ano de referência (km).

3. Para efeitos dos números anteriores, os cálculos devem ser realizados individualmente por tipo de óleo ou lubrificante, refletindo as características específicas da frota e assegurando a devida desagregação nos elementos de cálculo.

4. Tendo em conta o peso residual deste item nos custos de operação e manutenção, visando simplificar o seu cálculo, pode ser apurado em percentagem do custo total anual com energia, de acordo com a seguinte equação:

$$\widehat{COL}_t = \widehat{CE}_t \times \varphi$$

Sendo:

$\widehat{COL}_t$ : o custo com óleos e lubrificantes previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{CE}_t$ : o custo com energia previsto no ano  $t$ , correspondendo a combustível, para o caso dos veículos a combustão, e a eletricidade, para o caso dos veículos elétricos (CVE);

$\varphi$ : o peso do total do custo anual com óleos e lubrificantes no total do custo anual com energia, calculado com base num ano de referência (%);

$t$ : o ano do período tarifário.

## Artigo 36.º

### Custo com rodagem

1. A rodagem compreende os pneus, incluindo certa quantidade de recauchutagem, sendo o seu custo determinado com base na vida útil do pneu, expressa em quilómetros.

2. A expressão utilizada para a determinação do custo anual de rodagem é a seguinte:

$$\widehat{CRO}_t = \widehat{PMA}_t \times \sum_{i=1}^n \left( \frac{PNU_i + REC_i}{Vu_i} \times \widehat{FO}_{i,t} \right)$$

Sendo:

$\widehat{CRO}_t$ : o custo com rodagem previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{PMA}_t$ : o percurso médio anual previsto no ano  $t$  (km/veículo);

$PNU_i$ : o custo com pneus para cada categoria de veículos  $i$ , apurado mediante o produto do preço unitário do pneu pelo número de pneus do veículo (CVE);

$REC_i$ : o custo de recauchutagem para cada categoria de veículos  $i$ , calculado através da multiplicação do preço unitário da recauchutagem pelo número de recauchutagens previstas e pelo número de pneus do veículo (CVE);

$Vu_i$ : a vida útil dos pneus para cada categoria de veículos  $i$ , correspondendo ao somatório da vida útil do pneu novo e aquela proporcionada pelas recauchutagens (km);

$\widehat{FO}_{i,t}$ : a frota operante da categoria de veículos  $i$  prevista no ano  $t$  (n.º);

$t$ : o ano do período tarifário.

### Artigo 37.º

#### Custo com peças e acessórios

1. Os custos com peças e acessórios são aqueles em que o operador de transporte coletivo incorre com o consumo de materiais para a manutenção e reparação dos veículos.

2. A fórmula utilizada para a determinação do custo anual com peças e acessórios é a seguinte:

$$\widehat{CPA}_t = \widehat{CEPA}_t \times \widehat{FO}_t \times Pv$$

Sendo:

$\widehat{CPA}_t$ : o custo com peças e acessórios previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{CEPA}_t$ : o coeficiente específico de consumo de peças e acessórios a ser aplicado durante o ano  $t$  (n.º);

$\widehat{FO}_t$ : a frota operante prevista no ano  $t$ , composta pelo conjunto dos veículos necessários ao cumprimento da programação efetiva das linhas (n.º);

$Pv$ : o preço médio ponderado do veículo novo (CVE).

3. O coeficiente específico de consumo de peças e acessórios por parte do operador de transporte coletivo é calculado com base num ano de referência, mediante a divisão dos seus gastos anuais com este item, obtidos das demonstrações dos resultados, pelo preço médio ponderado da frota operacional, no mesmo período de realização dos gastos, de acordo com a seguinte equação:

$$\widehat{CEPA}_t = \frac{GAPAr}{FO_r \times Pv_r}$$

Sendo:

$\widehat{CEPA}_t$ : o coeficiente específico de consumo de peças e acessórios a ser aplicado durante o ano  $t$  (n.º);

$GAPAr$ : os gastos anuais com peças e acessórios no ano de referência (CVE);

$FO_r$ : a frota operante no ano de referência, composta pelo conjunto dos veículos necessários ao cumprimento da programação efetiva das linhas (n.º);

$Pv_r$ : o preço médio ponderado do veículo novo no ano de referência (CVE);

$t$ : o ano do período tarifário.

### Secção III

## Custos de operação e manutenção fixos

### Artigo 38.º

#### Fórmula de cálculo dos custos de operação e manutenção fixos

O total de custos de operação e manutenção fixos anuais corresponde ao somatório dos seguintes componentes:

$$\widehat{CF}_t = \widehat{CPS}_t + \widehat{CAD}_t$$

Sendo:

$\widehat{CF}_t$ : o total de custos de operação e manutenção fixos previstos no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{CPS}_t$ : os custos com o pessoal previstos no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{CAD}_t$ : os custos administrativos previstos no ano  $t$  (CVE).

### Artigo 39.º

## Custos com o pessoal

1. Os custos com o pessoal englobam todas as formas de remunerações pagas ou a pagar ao pessoal por parte do operador de transporte coletivo, em troca dos serviços prestados a este, nomeadamente ordenados, salários, contribuições para a segurança social e benefícios pós-emprego, tal como pensões.

2. O conceito de pessoal inclui:

- a) O pessoal de operação, composto pelos motoristas, cobradores e fiscais;
- b) O pessoal de manutenção, correspondente ao pessoal responsável pela manutenção da frota;
- c) O pessoal de administração, correspondente a todo o pessoal não incluído nas demais categorias.

3. O custo com o pessoal anual corresponde ao somatório dos seguintes componentes:

$$\widehat{CPS}_t = \widehat{CPO}_t + \widehat{CPM}_t + \widehat{CPA}_t$$

Sendo:

$\widehat{CPS}_t$ : os custos com o pessoal previstos no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{CPO}_t$ : os custos com o pessoal de operação previstos no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{CPM}_t$ : os custos com o pessoal de manutenção previstos no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{CPA}_t$ : os custos com o pessoal de administração previstos no ano  $t$  (CVE).

#### Artigo 40.º

### Custos com o pessoal de operação

1. Os custos anuais com o pessoal de operação, incluindo os encargos sociais por conta da entidade patronal, são calculados através da seguinte expressão:

$$\widehat{CPO}_t = \sum_{c=1}^c [\widehat{SAL}_{c;t} \times \widehat{FU}_{c;t} \times N.^{\circ} \text{ de salários}_{c;t}] \times \widehat{FO}_t$$

Sendo:

$\widehat{CPO}_t$ : os custos com o pessoal de operação previstos no ano  $t$ , incluindo as categorias de motoristas, cobradores e fiscais (CVE);

$\widehat{SAL}_{c;t}$ : os salários médios mensais dos funcionários da categoria  $c$  previstos no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{FU}_{c;t}$ : os fatores de utilização dos funcionários da categoria  $c$  previstos no ano  $t$  (funcionários/veículo);

N.º de salários: o número de salários pagos anualmente para os funcionários da categoria  $c$  previstos no ano  $t$  (n.º);

$\widehat{FO}_t$ : a frota operante prevista no ano  $t$  (n.º).

2. O fator de utilização, definido como a quantidade de funcionários de operação necessária para operar um veículo, é obtido através do seguinte quociente:

$$\widehat{FU}_{c;t} = \frac{\widehat{QF}_{c;t}}{\widehat{FO}_t}$$

Sendo:

$\widehat{FU}_{c;t}$ : os fatores de utilização dos funcionários da categoria  $c$  previstos no ano  $t$ , nomeadamente motoristas, cobradores e fiscais (funcionários/veículo);

$\widehat{QF}_{c;t}$ : a quantidade média mensal de funcionários da categoria  $c$  prevista no ano  $t$ , nomeadamente motoristas, cobradores e fiscais (n.º);

$\widehat{FO}_t$ : a frota operante prevista no ano  $t$  (n.º).

## Artigo 41.º

**Custos com o pessoal de manutenção**

1. Os custos anuais com o pessoal de manutenção são vinculados aos custos anuais com o pessoal de operação, de acordo com a seguinte equação:

$$\widehat{CPM}_t = \widehat{CPO}_t \times \theta$$

Sendo:

$\widehat{CPM}_t$ : os custos com o pessoal de manutenção previstos no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{CPO}_t$ : os custos com o pessoal de operação previstos no ano  $t$ , incluindo as categorias de motoristas, cobradores e fiscais (CVE);

$\theta$ : o percentual máximo de referência que incide sobre os custos com o pessoal de operação (%).

2. O percentual máximo de referência deve ser definido pela entidade reguladora, de acordo com os custos do operador de transporte coletivo, na medida em que este opere de forma prudente.

## Artigo 42.º

**Custos com o pessoal de administração**

1. Os custos anuais com o pessoal de administração são vinculados aos custos anuais com o pessoal de operação, de acordo com a seguinte equação:

$$\widehat{CPA}_t = \widehat{CPO}_t \times \varpi$$

Sendo:

$\widehat{CPA}_t$ : os custos com o pessoal de administração previstos no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{CPO}_t$ : os custos com o pessoal de operação previstos no ano  $t$ , incluindo as categorias de motoristas, cobradores e fiscais (CVE);

$\varpi$ : o percentual máximo de referência que incide sobre os custos com o pessoal de operação (%).

2. O percentual máximo de referência deve ser definido pela entidade reguladora, de acordo com os custos do operador de transporte coletivo, na medida em que este opere de forma prudente.

## Artigo 43.º

**Custos administrativos**

Os custos administrativos anuais englobam os fornecimentos e serviços externos, o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, o imposto de circulação automóvel e os outros gastos, e são calculados de acordo com a seguinte equação:

$$\widehat{CAD}_t = \widehat{FSE}_t + \widehat{SRCA}_t + \widehat{ICA}_t + \widehat{OG}_t$$

Sendo:

$\widehat{CAD}_t$ : os custos administrativos previstos no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{FSE}_t$ : os custos com fornecimentos e serviços externos previstos no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{SRCA}_t$ : os custos com o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel previstos no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{ICA}_t$ : os custos com o imposto de circulação automóvel previstos no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{OG}_t$ : os outros gastos previstos no ano  $t$  (CVE).

#### Artigo 44.º

#### Fornecimentos e serviços externos

1. Os fornecimentos e serviços externos incluem os serviços terceirizados, nomeadamente relacionados com materiais de consumo, serviços de conservação e reparação, serviços públicos essenciais, rendas e alugueres, vigilância e segurança, trabalhos especializados, serviços bancários e seguros, excluindo o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel.

2. Os custos anuais com fornecimentos e serviços externos são calculados da seguinte forma:

$$\widehat{FSE}_t = \widehat{CFSE}_t \times Pv \times \widehat{FT}_t$$

Sendo:

$\widehat{FSE}_t$ : os custos com fornecimentos e serviços externos previstos no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{CFSE}_t$ : o coeficiente de fornecimentos e serviços externos a ser aplicado durante o ano  $t$  (n.º);

$Pv$ : o preço médio ponderado do veículo novo (CVE);

$\widehat{FT}_t$ : a frota total prevista no ano  $t$  (n.º).

3. O coeficiente de fornecimentos e serviços externos é calculado com base num ano de referência, mediante a divisão dos gastos anuais com este item, obtidos das demonstrações dos resultados, pelo preço médio ponderado da frota total, no mesmo período de realização dos gastos, tendo em conta a seguinte operação:

$$\widehat{CFSE}_t = \frac{FSE_r}{Pv_r \times FT_r}$$

Sendo:

$\widehat{CFSE}_t$ : o coeficiente de fornecimentos e serviços externos a ser aplicado durante o ano  $t$  (n.º);

$FSE_r$ : os custos com fornecimentos e serviços externos no ano de referência (CVE);

$Pv_r$ : o preço médio ponderado do veículo novo no ano de referência (CVE);

$FT_r$ : a frota total no ano de referência (n.º).

## Artigo 45.º

**Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel**

O seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel garante as indenizações devidas por danos corporais e/ou materiais causados a terceiros, devendo o custo anual ser apurado da seguinte forma:

$$\widehat{SRCA}_t = \widehat{VAS}_t \times \widehat{FT}_t$$

Sendo:

$\widehat{SRCA}_t$ : os custos com o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel previstos no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{VAS}_t$ : a previsão do valor anual gasto com o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel por veículo (CVE);

$\widehat{FT}_t$ : a frota total prevista no ano  $t$  (n.º).

## Artigo 46.º

**Imposto de circulação automóvel**

O imposto de circulação automóvel é cobrado pelas autarquias locais, em relação aos veículos matriculados ou registados, e que se encontram em uso pelo operador de transporte coletivo, devendo o custo anual ser apropriado pelo valor total a pagar, no início de cada ano, por todos os veículos da empresa, em razão da antiguidade e da cilindrada, de acordo com a seguinte fórmula:

$$\widehat{ICA}_t = \widehat{VAIC}_t \times \widehat{FT}_t$$

Sendo:

$\widehat{ICA}_t$ : os custos com o imposto de circulação automóvel previstos no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{VAIC}_t$ : a previsão do valor anual gasto com o imposto de circulação automóvel por veículo (CVE);

$\widehat{FT}_t$ : a frota total prevista no ano  $t$  (n.º).

## Artigo 47.º

**Outros gastos**

1. Este item engloba outros gastos anuais relacionados à operação do serviço de transporte que não estão compreendidos nos demais custos, designadamente os impostos diretos, os impostos indiretos e as taxas, incluindo a de licenciamento da atividade, devendo serem apropriados pelos valores totais a pagar.

2. O valor referente a estes gastos é calculado da seguinte forma:

$$\widehat{OG}_t = \widehat{COG}_t \times Pv \times \widehat{FT}_t$$

Sendo:

$\widehat{OG}_t$ : os outros gastos previstos no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{COG}_t$ : o coeficiente de outros gastos a ser aplicado durante o ano  $t$  (n.º);

$Pv$ : o preço médio ponderado do veículo novo (CVE);

$\widehat{FT}_t$ : a frota total prevista no ano  $t$  (n.º).

3. O coeficiente de outros gastos é calculado com base num ano de referência, mediante a divisão dos gastos anuais com este item, obtidos das demonstrações dos resultados, pelo preço médio ponderado da frota total, no mesmo período de realização dos gastos, tendo em conta a seguinte operação:

$$\widehat{COG}_t = \frac{OG_r}{Pv_r \times FT_r}$$

Sendo:

$\widehat{COG}_t$ : o coeficiente de outros gastos a ser aplicado durante o ano  $t$  (n.º);

$OG_r$ : os outros gastos no ano de referência (CVE);

$Pv_r$ : o preço médio ponderado do veículo novo no ano de referência (CVE);

$FT_r$ : a frota total no ano de referência (n.º).

#### Artigo 48.º

##### **Mecanismo de retenção dos ganhos resultantes de reduções dos custos de operação e manutenção fixos**

1. O mecanismo de retenção é aplicado ao somatório de todos os itens de gastos de operação e manutenção fixos, e não a cada item separadamente.
2. A regra básica consiste em analisar a poupança abaixo do custo mínimo que o operador de transporte coletivo já foi capaz de atingir no período tarifário em vigência.
3. O operador de transporte coletivo pode reter como ganho, durante o período tarifário em vigência, a poupança referida no número anterior.
4. Os valores da poupança a serem transferidos para o próximo período tarifário são adicionados em noventa por cento à receita requerida a ser usada na fixação de tarifas para o próximo período.
5. Dentro do período tarifário em vigência, nenhum ajuste deve ser feito nas tarifas porque o ganho é retido automaticamente.

6. A regra básica, conforme o elemento explicativo, anexo ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, está sujeita às seguintes qualificações:

- a) Se os custos efetivos estiverem acima dos custos estimados na receita requerida (custos previstos), não há ganho a ser transferido, mesmo que o operador de transporte coletivo reduza os custos em relação ao mínimo anterior;
- b) No primeiro ano em que o operador de transporte coletivo registrar custos efetivos abaixo dos custos previstos, o ganho máximo que pode receber é relativo aos custos previstos, e não aos custos mínimos anteriores;
- c) Se o operador de transporte coletivo reduzir os custos para um novo mínimo, o ganho máximo que pode receber é relativo aos custos mínimos anteriores;
- d) Se ocorrerem novos aumentos de custos efetivos, mesmo situando-se num nível abaixo dos custos previstos, não dão origem a qualquer ganho a ser transferido.

7. Aos ganhos a serem transferidos para o próximo período tarifário devem ser adicionadas compensações financeiras, utilizando o custo médio ponderado de capital como a taxa de juro.

#### Secção IV

### **Base de capital regulatória, depreciação e amortização, e remuneração do capital investido**

#### Artigo 49.º

#### **Base de capital regulatória**

1. O valor da base de capital regulatória deve refletir apenas o valor económico dos ativos necessários para a prestação dos serviços regulados.
2. O valor da base de capital regulatória é determinado mediante a utilização do modelo do custo, de acordo com o estipulado no Sistema de Normalização Contabilística e de Relato Financeiro.
3. O valor referenciado no número anterior é equivalente ao preço a dinheiro dos ativos fixos tangíveis e dos ativos intangíveis à data do reconhecimento, subtraído de qualquer depreciação/amortização acumulada e de quaisquer perdas por imparidade acumuladas.
4. O valor da base de capital regulatória deve ser expurgado dos seguintes ativos, de forma a não proporcionarem uma remuneração para o operador de transporte coletivo:
  - a) Os que sejam considerados inoperacionais;
  - b) Os que tenham sido financiados por subvenções do Governo ou participados pelos clientes;
  - c) Os ativos intangíveis que não beneficiem os consumidores por mais de um ano.
5. Para os ativos que sejam comuns a diferentes serviços, a separação deve ser feita pelo operador de transporte coletivo, de acordo com as chaves de repartição e indicadores aprovados pela entidade reguladora.
6. Os ativos que compõem a base de capital regulatória inicial de cada período tarifário devem ser verificados e validados pela entidade reguladora.

7. Para determinar a base de capital regulatória, o período tarifário atual, objeto da revisão, é designado de "período tarifário 1", sendo indexado pelo subscrito "1", e o período tarifário seguinte é designado de "período tarifário 2", sendo indexado pelo subscrito "2".

8. A base de capital regulatória para cada ano do período tarifário 1 é determinada conforme a seguinte equação:

$$\widehat{BCR}_t = \widehat{BCR}_{t-1} + \widehat{Inv}_t - \widehat{Depr}_t - (\widehat{G}_t + \widehat{C}_t) - \widehat{A}_t$$

Sendo:

$\widehat{BCR}$ : a base de capital regulatória prevista (CVE);

$\widehat{Inv}$ : os investimentos previstos (CVE);

$\widehat{Depr}$ : as depreciações e amortizações previstas (CVE);

$\widehat{G}$ : as contribuições previstas do Governo (CVE);

$\widehat{C}$ : as contribuições previstas dos clientes (CVE);

$\widehat{A}$ : as vendas previstas de ativos (CVE);

t: o ano do período tarifário (n.º).

9. A equação prevista no número anterior é aplicada sucessivamente a cada ano do período tarifário atual, desde o primeiro ano até o quinto ano.

## Artigo 50.º

### Ajustes posteriores à base de capital regulatória

1. Para ajustar a base de capital regulatória deve ser adotado um sistema de inventário permanente.
2. Os ajustes à base de capital regulatória são feitos aquando de nova revisão de tarifas, para determinar a receita requerida decorrente dela para o próximo período tarifário.
3. Os itens do plano de investimentos devem ser tratados pelo método *ex ante ex post* estabelecido no n.º 4.
4. A base de capital regulatória inicial para o primeiro ano do período tarifário 2, que equivale à base de capital regulatória final para o quinto ano do período tarifário 1, determina-se da seguinte forma:

$$BCR_{2;0} = \widehat{BCR}_{1;4} + \widehat{Inv}_{1;5} - \widehat{Depr}_{1;5} - (\widehat{G}_{1;5} + \widehat{C}_{1;5}) - \widehat{A}_{1;5} - \max \left[ \sum_{t=1;1}^{1;5} (\widehat{Inv}_t - Inv_t); 0 \right]$$

Sendo:

$BCR_{2;0}$ : a base de capital regulatória inicial para o primeiro ano do período tarifário 2 (CVE);

$\widehat{BCR}_{1,4}$ : a base de capital regulatória final prevista para o quarto ano do período tarifário 1 (CVE);

$\widehat{Inv}_{1,5}$ : os investimentos previstos no quinto ano do período tarifário 1 (CVE);

$\widehat{Depr}_{1,5}$ : as depreciações e amortizações previstas no quinto ano do período tarifário 1 (CVE);

$\widehat{G}_{1,5}$ : as contribuições previstas do Governo no quinto ano do período tarifário 1 (CVE);

$\widehat{C}_{1,5}$ : as contribuições previstas dos clientes no quinto ano do período tarifário 1 (CVE);

$\widehat{A}_{1,5}$ : as vendas previstas de ativos no quinto ano do período tarifário 1 (CVE);

$\widehat{Inv}_t$ : os investimentos previstos durante o período tarifário 1 (CVE);

$Inv_t$ : os investimentos realizados durante o período tarifário 1 (CVE);

$\sum_{t=1,1}^{1,5}$  : o somatório do primeiro ao quinto ano do período tarifário 1;

t: o ano do período tarifário 1.

5. Os investimentos realizados devem ser comprovados por registos auditados.

6. Sempre que um investimento realizado seja considerado imprudente, o valor a considerar para efeitos de determinação da base de capital regulatória para o período tarifário seguinte deve ser o valor prudente, em substituição do montante efetivamente despendido.

7. Sempre que os investimentos realizados sejam inferiores aos investimentos previstos e os custos economizados resultarem do incumprimento de metas físicas de investimentos, os valores dos ajustes a serem efetuados no novo ciclo tarifário devem incorporar penalizações financeiras, considerando o custo médio ponderado de capital como a taxa de juro.

8. Sempre que os valores monetários realizados sejam inferiores aos previstos, mas se verifique o cumprimento da meta física e o respeito pelo critério de prudência, os valores dos ajustes não são sujeitos a qualquer penalização financeira.

9. Sempre que os investimentos realizados excedam os valores dos investimentos previstos, os montantes adicionais devem ser incluídos na base de capital regulatória da revisão tarifária subsequente, desde que o operador demonstre que os respetivos encargos são justificáveis e passam no teste de prudência, nos termos do artigo 54.º.

## Artigo 51.º

### Plano de investimentos

1. O plano de investimentos a apresentar para o período de revisão tarifária deve:

- a) Refletir uma programação responsável e eficiente de recursos, assegurando o cumprimento das orientações da entidade reguladora e dos requisitos legais aplicáveis;
- b) Garantir a manutenção ou melhoria da qualidade do serviço prestado.

2. Para efeitos de verificação do cumprimento das condições previstas no número anterior, a entidade reguladora deve analisar, nomeadamente:

- a) Se o plano é suscetível de suportar o crescimento previsto da procura global;
  - b) Se cada componente do plano se justifica, tendo em conta as orientações estabelecidas para a empresa e dada a condição atual dos ativos;
  - c) As implicações financeiras de incluir qualquer item no plano de investimentos e o consequente impacto sobre a acessibilidade.
3. Para efeitos de análise e aprovação do plano de investimentos, devem ser aplicados critérios de prudência, os quais abrangem os aspetos de utilidade, uso e razoabilidade dos custos.
4. Para determinar a razoabilidade dos custos do plano de investimentos referido no número anterior, a entidade reguladora deve analisar, nomeadamente:
- a) A consistência interna das estimativas;
  - b) A forma como os custos unitários estimados pela empresa se comparam com os *benchmarks* nacionais e internacionais;
  - c) Os custos de projetos similares que a empresa realizou no passado.
5. A entidade reguladora apenas impõe custos com base num modelo de menor custo quando estes forem devidamente fundamentados mediante análise prévia.
6. Verificando-se o cumprimento das condições previstas no n.º 1, a entidade reguladora deve aprovar o plano de investimentos apresentado pela empresa.
7. Caso a entidade reguladora decida não aprovar, total ou parcialmente, o plano de investimentos nos termos do número anterior, deve notificar a empresa da respetiva decisão, devidamente fundamentada.
8. Após a notificação referida no número anterior, a empresa dispõe de um prazo de dez dias úteis para reagir, podendo submeter alterações ao plano de investimentos inicialmente apresentado ou apresentar um novo plano devidamente fundamentado.
9. A não aceitação, pela entidade reguladora, das alegações apresentadas pela entidade regulada não obsta à realização do investimento, mas impede a sua inclusão na base de capital regulatória.
10. Aprovado o plano de investimentos, este constitui a base para os valores dos investimentos previstos a considerar na atualização da base de capital regulatória do período tarifário seguinte, desde que sejam efetivamente realizados.

## Artigo 52.º

### **Reconhecimento de investimentos não previstos no plano de investimentos**

1. Os investimentos adicionais não previstos no plano de investimentos aprovado para a revisão tarifária podem ser objeto do mecanismo de compensação previsto no n.º 3.
2. Os investimentos adicionais realizados pelo operador de transporte coletivo durante o período tarifário 1, elegíveis para reconhecimento posterior à execução, devem ser incluídos na base de capital regulatória inicial do período tarifário 2, desde que o operador demonstre que são justificáveis e que passam no teste de prudência, nos termos do artigo 54.º.

3. O valor a ser adicionado à base de capital regulatória inicial do período tarifário 2, sujeito ao disposto no n.º 6, deve ser o efetivamente despendido, multiplicado por  $(1 + WACC)^{5-t}$ , em que t é o ano do período tarifário 1 em que o investimento foi realizado (t = 1 a 5).
4. Para efeitos do número anterior, o custo efetivamente despendido deve ser comprovado por registos auditados.
5. Os investimentos passíveis de reconhecimento posterior à execução devem ser sujeitos a testes de prudência *ex post*.
6. Caso um investimento seja considerado imprudente, o valor a reconhecer após a execução deve corresponder ao valor prudente, em substituição do valor efetivamente despendido.
7. As depreciações e amortizações dos ativos depreciáveis começam no início do período tarifário 2, sendo utilizadas, para o respetivo cálculo, as vidas úteis remanescentes desses ativos.

### Artigo 53.º

#### **Condições para o reconhecimento posterior de investimentos**

São elegíveis para reconhecimento posterior à execução, nos termos do artigo anterior, os investimentos que:

- a) Não se qualifiquem para a realização de uma revisão extraordinária;
- b) Não fossem razoavelmente previsíveis pelo operador aquando da última revisão tarifária;
- c) Tenham sido aprovados no teste de prudência, nos termos do artigo 54.º.

### Artigo 54.º

#### **Teste de prudência *ex post***

1. Para determinar a prudência dos investimentos realizados, a entidade reguladora deve considerar, nomeadamente, se:
  - a) O operador cumpriu as orientações estabelecidas pela entidade reguladora e os requisitos legais aplicáveis;
  - b) As alternativas disponíveis para satisfazer as orientações regulatórias, os requisitos legais e as necessidades de investimento foram devidamente analisadas e justificadamente excluídas;
  - c) Foram observadas as boas práticas reconhecidas no setor;
  - d) O operador atuou com prudência na aquisição de bens, obras ou serviços, a custos razoáveis e eficientes;
  - e) As projeções da procura foram razoáveis;
  - f) O momento da realização do investimento foi adequado;
  - g) Os riscos associados à prestação do serviço foram devidamente ponderados.

2. Os preços pagos são considerados prudentes quando os bens ou serviços tenham sido adquiridos pelo operador através de um procedimento sólido de contratação.
3. Para efeitos do número anterior, o procedimento de contratação não é considerado sólido se, nomeadamente:
  - a) Houver apenas um concorrente; ou
  - b) Ocorrer ajustes de preços, de uma maneira que diminua significativamente o efeito da concorrência nos preços pagos.
4. Os investimentos declarados como sujeitos a teste de prudência *ex post* pela entidade reguladora são considerados imprudentes quando se verifique as seguintes situações:
  - a) O operador não tenha atuado de forma prudente, atendendo às informações de que dispunha, ou razoavelmente deveria dispor, no momento da decisão de investimento;
  - b) Um operador diligente não teria considerado o investimento prudente nas mesmas circunstâncias.
5. Para efeitos de determinação da prudência dos investimentos realizados, prevista no n.º 1, entende-se por discrepância de prudência pré-estimada a estimativa razoável, efetuada pela entidade reguladora antes da realização de uma análise detalhada, da diferença entre o custo do investimento efetivamente realizado e o custo correspondente a um investimento prudente, incluindo a possibilidade de ausência de desembolsos durante qualquer período consecutivo de doze meses.
6. Se a discrepância de prudência pré-estimada for superior a dez por cento, a entidade reguladora pode exigir que o operador demonstre que os gastos foram prudentes.
7. Para efeitos do número anterior, caso assim seja exigido, o operador deve apresentar um relatório contendo:
  - a) A justificação da necessidade do investimento;
  - b) A descrição das alternativas consideradas para satisfazer a necessidade do investimento;
  - c) A análise custo-benefício das alternativas avaliadas;
  - d) Quando aplicável, a explicação do tipo de procedimento de contratação adotado, incluindo comparações pertinentes de preços.
8. Se a discrepância de prudência pré-estimada for igual ou inferior a dez por cento e a entidade reguladora, ainda assim, entender que o gasto não é prudente, compete-lhe o ónus de demonstrar a respetiva imprudência.
9. Para efeitos da demonstração referida no número anterior, a entidade reguladora pode, de forma devidamente fundamentada, solicitar ao operador todas as informações que considere necessárias à realização do respetivo estudo, devendo, após a sua conclusão, garantir-lhe o direito de pronúncia.
10. Quando não concordar com a determinação da entidade reguladora quanto ao valor prudente do investimento, nos termos dos n.ºs 6 e 8, o operador pode requerer a contratação de especialistas independentes, nos termos do artigo 13.º.
11. Para efeitos de determinação da prudência dos investimentos realizados, prevista no n.º 1, podem ser agrupados vários itens de investimento, permitindo a compensação entre si de

valores individuais, desde que a estimativa global não seja excedida, e sem que tal implique a realização de um teste de prudência.

### Artigo 55.º

#### **Custos de depreciação e amortização do capital investido**

A depreciação e amortização do capital investido consiste na redução do valor dos veículos que compõem a frota, das máquinas, das instalações, dos equipamentos, dos veículos de apoio e dos outros ativos fixos tangíveis e intangíveis, resultantes do desgaste pelo uso, obsolescência técnica ou comercial, devendo o seu custo anual ser calculado da seguinte forma:

$$\widehat{Depr}_t = \widehat{Depr}F_t + \widehat{Depr}OA_t$$

Sendo:

$\widehat{Depr}_t$ : o custo de depreciação e amortização do capital investido previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{Depr}F_t$ : o custo de depreciação do capital investido na frota de veículos previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{Depr}OA_t$ : o custo de depreciação e amortização do capital investido em outros ativos, previsto no ano  $t$  (CVE).

### Artigo 56.º

#### **Custo de depreciação do capital investido na frota**

1. Os custos de depreciação anual da frota, por categoria de veículos, são calculados por faixa etária, pelo método da soma dos dígitos decrescentes, tendo por base a vida útil do veículo, de acordo com a seguinte equação:

$$\widehat{Depr}F_{i,t} = \sum_{t=1}^{Vu_i} (F_{i,t} \times PvSP \times \widehat{FT}_{i,t})$$

Sendo:

$\widehat{Depr}F_{i,t}$ : o custo de depreciação do capital investido na frota previsto no ano  $t$  para a categoria de veículo  $i$  (CVE);

$Vu_i$ : a vida útil adotada para a categoria de veículo  $i$ , que corresponde ao período durante o qual se espera que o veículo esteja disponível para uso (anos);

$F_{i,t}$ : o coeficiente de depreciação anual da categoria de veículo  $i$  para o ano  $t$  (n.º);

$PvSP$ : o preço médio ponderado do veículo novo, sem pneus (CVE);

$\widehat{FT}_{i,t}$ : a previsão da frota total dos veículos da categoria  $i$  cujo número de anos de operação se encontra na faixa etária  $t$  (n.º).

2. O coeficiente de depreciação anual das diferentes categorias de veículos, para cada faixa etária, é calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$F_{i,t} = \frac{Vu_i - t + 1}{1 + 2 + \dots + Vu_i} \times (1 - VR_i)$$

Sendo:

$F_{i,t}$ : o coeficiente de depreciação anual da categoria de veículo  $i$  para o ano  $t$  (n.º);

$t$ : o limite superior da faixa etária (anos);

$Vu_i$ : a vida útil adotada para a categoria de veículo  $i$ , que corresponde ao período durante o qual se espera que o veículo esteja disponível para uso (anos);

$VR_i$ : o valor residual adotado para a categoria de veículo  $i$ , expresso em percentagem do valor do veículo novo, equivalendo ao valor de mercado estimado para o veículo no final da sua vida útil (%).

3. Os custos totais de depreciação anual da frota são obtidos através da soma dos valores apurados para a depreciação anual para cada categoria de veículo, conforme a seguinte expressão:

$$\widehat{Depr}F_t = \sum_{i=1}^n \sum_{t=1}^{Vu_i} (F_{i,t} \times PvSP \times \widehat{FT}_{i,t})$$

Sendo:

$\widehat{Depr}F_t$ : o custo de depreciação do capital investido na frota de veículos previsto no ano  $t$  (CVE);

$i$ : a categoria de veículo  $i$  (n.º);

$Vu_i$ : a vida útil adotada para a categoria de veículo  $i$ , que corresponde ao período durante o qual se espera que o veículo esteja disponível para uso (anos);

$F_{i,t}$ : o coeficiente de depreciação anual da categoria de veículo  $i$  para o ano  $t$  (n.º);

$PvSP$ : o preço médio ponderado do veículo novo, sem pneus (CVE);

$\widehat{FT}_{i,t}$ : a previsão da frota total dos veículos da categoria  $i$  cujo número de anos de operação se encontra na faixa etária  $t$  (n.º).

### Artigo 57.º

#### Custo de depreciação e amortização do capital investido em outros ativos

1. Os custos de depreciação e amortização anual do capital investido em outros ativos incidem sobre os ativos que integram a base de capital regulatória e são calculados pelo método da linha reta, de acordo com a legislação fiscal vigente.

2. Os custos de depreciação e amortização anual do capital investido em outros ativos devem ser apurados de acordo com a seguinte fórmula:

$$\widehat{Depr}OA_t = \widehat{Depr}E_t + \widehat{Depr}B_t + \widehat{Depr}VA_t + \widehat{Depr}IN_t + \widehat{Depr}OAF_t$$

Sendo:

$\widehat{DeprOA}_t$ : o custo de depreciação e amortização do capital investido em outros ativos, previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{DeprE}_t$ : o custo de depreciação do capital investido em edifícios, equipamentos e mobiliário administrativo e de garagem previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{DeprB}_t$ : o custo de depreciação do capital investido em equipamentos de bilhética e sistemas de transporte inteligente previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{DeprVA}_t$ : o custo de depreciação do capital investido em veículos de apoio previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{DeprIN}_t$ : o custo de depreciação do capital investido em infraestruturas previsto no ano  $t$ , aplicável nas situações em que o operador de transporte coletivo é contratualmente obrigado a investir na construção de infraestruturas que reverterem para o poder público no final do contrato, nomeadamente terminais, abrigos e sinalizações dos pontos de paragens, e outras intervenções (CVE);

$\widehat{DeprOAF}_t$ : o custo de depreciação e amortização do capital investido em outros ativos fixos tangíveis e intangíveis previsto no ano  $t$  (CVE).

#### Artigo 58.º

##### **Custo médio ponderado de capital**

1. O custo de capital corresponde à remuneração competitiva disponível no mercado para um investimento comparável, sendo o nível de risco o componente mais importante de comparabilidade.
2. O custo de capital é estimado como uma média ponderada entre o custo do capital próprio e o custo da dívida, expresso da seguinte forma:

$$WACC = r_e \times \left( \frac{CP}{CP + CA} \right) + r_d \times \left( \frac{CA}{CP + CA} \right) \times (1 - T_i)$$

Sendo:

WACC: o custo médio ponderado de capital (%);

$r_e$ : o custo do capital próprio (%);

$r_d$ : o custo da dívida (%);

CP: o peso do capital próprio no total do capital investido (%);

CA: o peso do capital alheio oneroso no total do capital investido (%);

$T_i$ : a taxa de imposto sobre o rendimento do período (%).

3. O custo de capital próprio deve ser estimado na ótica de um investidor internacional, utilizando o método do *Capital Asset Pricing Model* (CAPM), ajustado à realidade dos setores

de transportes coletivos urbanos e interurbanos de passageiros em Cabo Verde, cuja fórmula é a seguinte:

$$r_e = r_f + \beta \times (r_m - r_f) + r_{cv} + r_r$$

Sendo:

$r_e$ : o custo do capital próprio (%);

$r_f$ : o retorno de um ativo livre de risco de um país desenvolvido (%);

$\beta$ : o coeficiente beta de um investimento de risco similar do país desenvolvido (n.º);

$r_m - r_f$ : o prémio de risco de mercado do país desenvolvido (%);

$r_{cv}$ : o prémio de risco soberano de Cabo Verde em condições de desempenho normal dos mercados (%);

$r_r$ : o prémio de risco de regime regulatório (%).

4. O custo da dívida deve ser estimado com base num dos seguintes métodos, consoante se adapte melhor à realidade dos setores de transportes coletivos urbanos e interurbanos de passageiros em Cabo Verde:

- a) CAPM da dívida, segundo o qual o custo de capital alheio deve ser estimado na ótica de um investidor internacional, e equivale à soma da taxa de juro isenta de risco ( $r_f$ ), do prémio de risco do país ( $r_{cv}$ ) e do prémio de risco de crédito ( $r_c$ );
- b) Custo médio ponderado da dívida, correspondente ao somatório das taxas de juro dos diversos empréstimos, ponderadas pelas respetivas proporções no total dos financiamentos obtidos.

5. O custo médio ponderado de capital deve ser expresso em escudos cabo-verdianos.

6. Para efeitos do disposto no n.º 3, ao custo de capital próprio expresso em escudos cabo-verdianos pode ser adicionado um prémio de risco adicional, entre um e dois por cento, para remunerar os seguintes novos investimentos realizados:

- a) Os que aumentem a eficiência operacional e a qualidade dos serviços prestados pelos operadores;
- b) Os que sejam considerados estratégicos para o país;
- c) Os que sejam efetuados para atender a normas ambientais e de segurança emitidas por entidades nacionais ou internacionais.

## Artigo 59.º

### **Custos de remuneração do capital investido**

A remuneração anual do capital investido consiste na parcela paga na tarifa para cobrir os custos do capital investido em ativos, líquidos das depreciações e amortizações, sendo calculada de acordo com a seguinte operação:

$$\widehat{Remun}_t = \widehat{Remun}F_t + \widehat{Remun}OA_t$$

Sendo:

$\widehat{Remun}_t$ : o custo de remuneração do capital investido previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{Remun}F_t$ : o custo de remuneração do capital investido na frota de veículos previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{Remun}OA_t$ : o custo de remuneração do capital investido em outros ativos, previsto no ano  $t$  (CVE).

Artigo 60.º

### Custo de remuneração do capital investido na frota

1. Os custos de remuneração anual do capital investido na frota, por categoria de veículos, são calculados por faixa etária, de acordo com a seguinte fórmula:

$$\widehat{Remun}F_{i,t} = \sum_{t=1}^{Vu_i+1} (R_{i,t} \times PvSP \times \widehat{FT}_{i,t})$$

Sendo:

$\widehat{Remun}F_{i,t}$ : o custo de remuneração do capital investido na frota previsto no ano  $t$  para a categoria de veículo  $i$  (CVE);

$Vu_i$ : a vida útil adotada para a categoria de veículo  $i$ , que corresponde ao período durante o qual se espera que o veículo esteja disponível para uso (anos);

$R_{i,t}$ : o coeficiente de remuneração anual da categoria de veículo  $i$  para o ano  $t$  (n.º);

$PvSP$ : o preço médio ponderado do veículo novo, sem pneus (CVE);

$\widehat{FT}_{i,t}$ : a previsão da frota total dos veículos da categoria  $i$  cujo número de anos de operação se encontra na faixa etária  $t$  (n.º).

2. O coeficiente de remuneração anual das diferentes categorias de veículos, para cada faixa etária, é calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$R_{i,t} = \begin{cases} 1; & t = 1 \\ WACC \times \left[ 1 - \sum_{t=1}^{t-1} F_{i,t} \right]; & t > 1 \end{cases}$$

Sendo:

$R_{i,t}$ : o coeficiente de remuneração anual da categoria de veículo  $i$  para o ano  $t$  (n.º);

$t$ : o limite superior da faixa etária (anos);

$F_{i,t}$ : o coeficiente de depreciação anual da categoria de veículo  $i$  para o ano  $t$  (n.º);

$WACC$ : o custo médio ponderado de capital (%).

3. Os custos totais de remuneração anual da frota são obtidos através da soma dos valores apurados para a remuneração anual para cada categoria de veículo, conforme a seguinte expressão:

$$\widehat{Remun}F_t = \sum_{i=1}^n \sum_{t=1}^{Vu_i+1} (R_{i,t} \times PvSP \times \widehat{FT}_{i,t})$$

Sendo:

$\widehat{Remun}F_t$ : o custo de remuneração do capital investido na frota de veículos previsto no ano  $t$  (CVE);

$i$ : a categoria de veículo  $i$  (n.º);

$Vu_i$ : a vida útil adotada para a categoria de veículo  $i$ , que corresponde ao período durante o qual se espera que o veículo esteja disponível para uso (anos);

$R_{i,t}$ : o coeficiente de remuneração anual da categoria de veículo  $i$  para o ano  $t$  (n.º);

$PvSP$ : o preço médio ponderado do veículo novo, sem pneus (CVE);

$\widehat{FT}_{i,t}$ : a previsão da frota total dos veículos da categoria  $i$  cujo número de anos de operação se encontra na faixa etária  $t$  (n.º).

#### Artigo 61.º

#### Custo de remuneração do capital investido em outros ativos

1. Os custos de remuneração anual do capital investido em outros ativos devem ser apurados de acordo com a seguinte fórmula:

$$\widehat{Remun}OA_t = \widehat{Remun}E_t + \widehat{Remun}B_t + \widehat{Remun}VA_t + \widehat{Remun}IN_t + \widehat{Remun}OAF_t + \widehat{Remun}NFM_t$$

Sendo:

$\widehat{Remun}OA_t$ : o custo de remuneração do capital investido em outros ativos, previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{Remun}E_t$ : o custo de remuneração do capital investido em terrenos, edifícios, equipamentos, e mobiliário administrativo e de garagem previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{Remun}B_t$ : o custo de remuneração do capital investido em equipamentos de bilhética e sistemas de transporte inteligente previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{Remun}VA_t$ : o custo de remuneração do capital investido em veículos de apoio previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{Remun}IN_t$ : o custo de remuneração do capital investido em infraestruturas previsto no ano  $t$ , aplicável nas situações em que o operador de transporte coletivo é contratualmente obrigado a investir na construção de infraestruturas que revertem para o poder público no final do contrato, nomeadamente terminais, abrigos e sinalizações dos pontos de paragens, e outras intervenções (CVE);

$\widehat{RemunOAF}_t$ : o custo de remuneração do capital investido em outros ativos fixos tangíveis e intangíveis previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{RemunNFM}_t$ : o custo de remuneração do capital investido em necessidade de fundo de maneiho previsto no ano  $t$  (CVE).

2. A remuneração anual do capital investido, para cada categoria de ativo considerado no presente artigo, é apurada mediante o produto do custo médio ponderado de capital pelo valor líquido médio do ativo ao longo do ano.

## Artigo 62.º

### Necessidade de fundo de maneiho

A necessidade de fundo de maneiho é determinada segundo um dos seguintes métodos:

- A diferença entre os ativos cíclicos e os passivos cíclicos do operador de transporte regular coletivo urbano e interurbano;
- O produto de doze vírgula trinta e dois por cento pelos gastos de operação e manutenção, considerando-se quarenta e cinco dias como o ciclo de caixa, período decorrido entre o prazo médio de pagamentos e o prazo médio de recebimentos, fase durante a qual a empresa deve financiar sozinha o ciclo operacional, sendo os montantes investidos equivalentes às necessidades de fundo de maneiho.

## Secção V

### Contribuição regulatória

## Artigo 63.º

### Fórmula de cálculo da contribuição regulatória

1. A contribuição regulatória constitui uma contrapartida paga pelo operador de transporte coletivo à entidade reguladora pelos custos do exercício da sua atividade de regulação e supervisão dos setores dos transportes coletivos urbanos e interurbanos de passageiros.

2. A contribuição regulatória é determinada de acordo com a seguinte operação:

$$\widehat{CR}_t = (\widehat{CF}_t + \widehat{CV}_t + \widehat{T}_t + \widehat{Depr}_t + \widehat{Remun}_t) \times VCR$$

Sendo:

$\widehat{CR}_t$ : a contribuição regulatória prevista no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{CF}_t$ : o total de custos de operação e manutenção fixos previstos no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{CV}_t$ : o total de custos de operação e manutenção variáveis previstos no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{T}_t$ : o imposto sobre o rendimento do período previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{Depr}_t$ : o custo de depreciação e amortização do capital investido previsto no ano  $t$  (CVE);

$\widehat{Remun}_t$ : o custo de remuneração do capital investido previsto no ano  $t$  (CVE);

*VCR*: o valor da contribuição regulatória definida pela entidade reguladora (%).

## Secção VI

### Preço máximo para o utente final

#### Artigo 64.º

#### Fórmula de cálculo do preço máximo para o utente final

1. O preço máximo a aplicar ao utente final para cada título de transporte, incluindo os impostos, é determinado de acordo com a seguinte fórmula:

$$PUF_{k;t} = P_{k;t} \times (1 + TE)$$

Sendo:

$PUF_{k;t}$ : o preço máximo ao utente final, incluindo os impostos, a ser aplicado no ano tarifário  $t$ , para o título de transporte  $k$  (ECV);

$P_{k;t}$ : o preço máximo a ser aplicado durante o ano tarifário  $t$  para o título de transporte  $k$  (CVE);

TE: todos os impostos e taxas em vigor que incidem sobre os serviços regulados do operador de transporte coletivo, não incluídos nos demais parâmetros, nomeadamente o imposto sobre o valor acrescentado, e o tributo especial unificado para as entidades sujeitas ao regime jurídico especial das micro e pequenas empresas (%).

2. O valor da tarifa do bilhete avulso, apurado nos termos do n.º 1, deve ser arredondado para o múltiplo de dez escudos.

## CAPÍTULO IV

### INFORMAÇÃO PERIÓDICA

#### Artigo 65.º

#### Dever de informação

O operador de transporte coletivo deve reportar regularmente à entidade reguladora todas as informações necessárias à aplicação do presente regulamento, de acordo com a forma, grau de pormenor, prazos e periodicidade definidos em regulamento próprio.

#### Artigo 66.º

#### Relatório de desempenho

1. O operador de transporte coletivo deve disponibilizar à entidade reguladora, até ao fim do primeiro semestre de cada ano, um relatório conciso de desempenho relativo ao serviço de transporte coletivo de passageiros do ano anterior, com as informações mínimas definidas nos termos do artigo anterior.

2. Para efeitos do número anterior, o relatório de desempenho deve conter a comparação das informações apresentadas com as do ano transato, incluindo a justificação da evolução registada.
3. A impossibilidade de apresentar parte da informação exigida deve ser justificada.

## CAPÍTULO V

### **Disposições diversas**

#### Artigo 67.º

### **Pareceres da ARME**

As autoridades de transportes e os operadores de transporte coletivo podem solicitar à ARME pareceres interpretativos sobre a aplicação do presente regulamento.

#### Artigo 68.º

### **Fiscalização da aplicação do regulamento**

1. A fiscalização da aplicação do presente regulamento é da competência da ARME.
2. A ARME, sempre que considere necessário, pode, nos termos dos respetivos Estatutos, realizar ou determinar a realização de auditorias ao operador do transporte coletivo, para efeitos da verificação do cumprimento do presente regulamento e da conformidade das informações reportadas.
3. Os relatórios de auditoria são sujeitos a um período de contraditório junto dos visados, sendo a versão final publicada no sítio da internet da ARME.

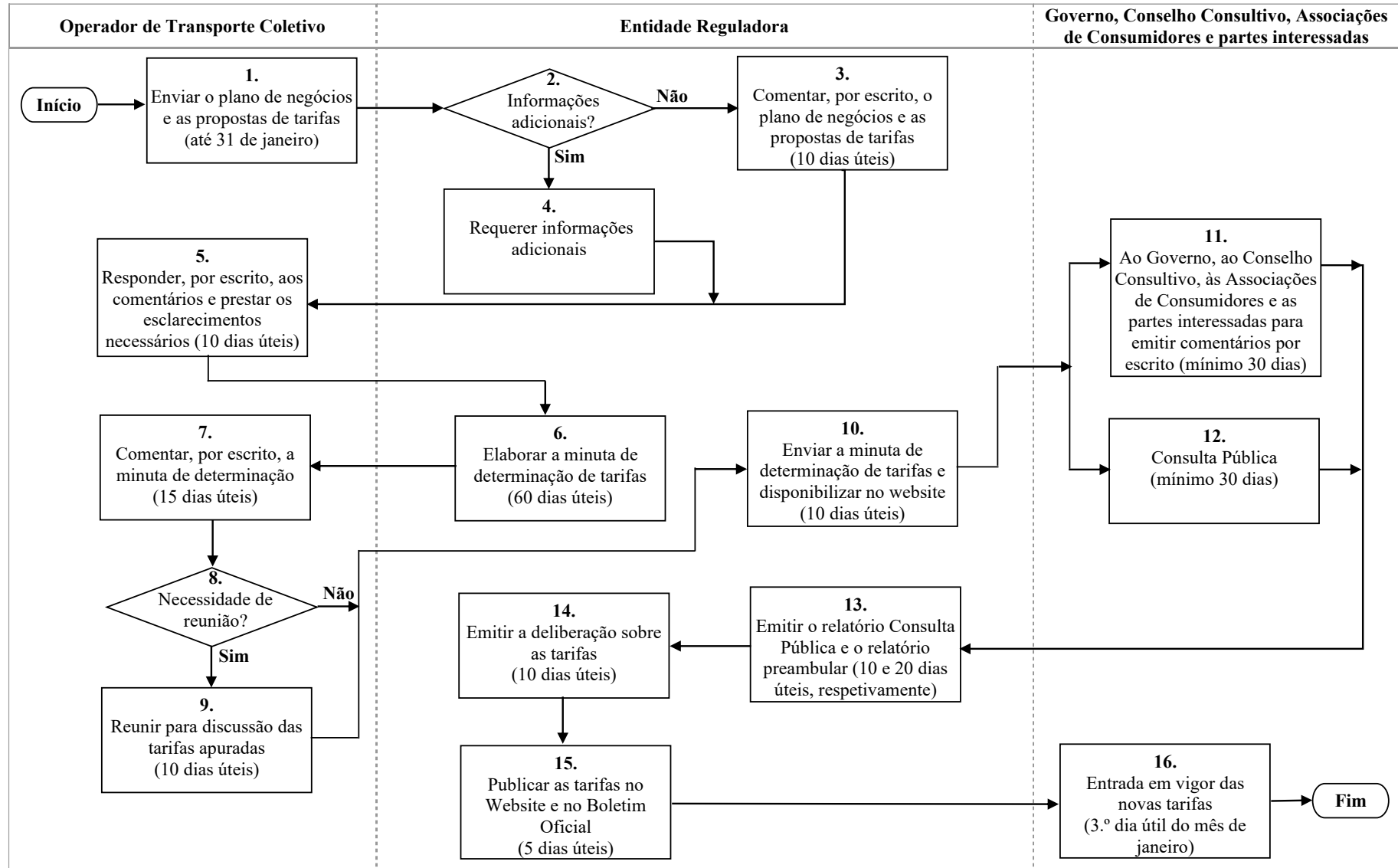
#### Artigo 69.º

### **Regime sancionatório**

O incumprimento das normas do presente regulamento é sancionado nos termos do artigo 54.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte Regular Coletivo de Passageiros e do artigo 17.º dos Estatutos da ARME, sem prejuízo de aplicação de sanções por incumprimento das regras previstas em contratos de serviço público e demais legislações aplicáveis.

**ANEXO I**

(Fluxograma a que se refere o n.º 2 do artigo 9.º)



## ANEXO II

(Elemento explicativo a que se refere o n.º 6 do artigo 48.º)

No ano 1, os custos efetivos foram superiores aos custos previstos na receita requerida, pelo que não ocorreu qualquer ganho (figura 1).

No ano 2, o operador reduziu os custos efetivos de 105 para 100 unidades monetárias, mas foi o primeiro ano em que registou custos efetivos abaixo dos custos previstos, pelo que o ganho deve ser calculado relativamente aos custos previstos, e não em relação aos custos mínimos anteriores. Assim, o ganho a ser transferido para o próximo período tarifário (linha 6) é de 1,8 unidades monetárias ( $[102 - 100] \times 0,9 = 1,8$ ).

No ano 3 conseguiu reduzir os custos efetivos relativamente aos custos efetivos mínimos anteriores em 4 unidades monetárias, pelo que o ganho a ser transferido para o próximo período tarifário (linha 7) corresponde a 3,6 unidades monetárias ( $[100 - 96] \times 0,9 = 3,6$ ).

Nos anos 4 e 5, não obstante os custos efetivos terem sido inferiores aos custos previstos, não houve qualquer poupança relativamente aos custos efetivos mínimos que a empresa conseguiu alcançar no ano 3 (96 unidades monetárias), pelo que não existem quaisquer ganhos a serem transferidos para o próximo período tarifário (linhas 8 e 9).

**Figura 1**

Período tarifário		1	1	1	1	1	2	2	2	2	2
Ano do período tarifário		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
1	Custos previstos na receita requerida	103	102	101	100	99					
2	Custos efetivos	105	100	96	96	98					
3	Custos efetivos mínimos	105	100	96	96	96					
4	Poupança elegível para capitalização	0	2	4	0	0					
Momento em que ocorre a capitalização											
5	Ano 1	0	0	0	0	0					
6	Ano 2		2	2	2	2	1,8				
7	Ano 3			4	4	4	3,6	3,6			
8	Ano 4				0	0	0	0	0		
9	Ano 5					0	0	0	0	0	
10	Esta linha não tem efeito na tarifa	0	2	6	6	6					
11	<b>Correção a ser aplicada no período tarifário 2 (considerar o valor capitalizado)</b>						<b>5,4</b>	<b>3,6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	

## ESTRADAS DE CABO VERDE

### Despacho n.º 013/2026

**Sumário:** Autorizando a publicação do Plano de Cargos, Carreiras e Salários da empresa Estradas de Cabo Verde, Entidade Pública Empresarial.

Estradas de Cabo Verde, E.P.E. (ECV), no âmbito do reforço dos instrumentos de gestão dos recursos humanos e da modernização da sua estrutura organizacional, elaborou o Plano de Cargos, Carreiras e Salários (PCCS);

O PCCS constitui um instrumento fundamental para a gestão integrada dos recursos humanos, assegurando critérios objetivos de enquadramento funcional, progressão profissional, valorização do mérito, desenvolvimento de competências e definição do regime remuneratório aplicável aos trabalhadores da empresa;

Nos termos do n.º 5 do artigo 15.º dos Estatutos da Estradas de Cabo Verde, E.P.E., aprovados pelo Decreto-Lei n.º 20/2019, de 13 de maio, o estatuto do pessoal da empresa é objeto de regulamentação própria;

Nos termos da subalínea viii) da alínea d) do artigo 23.º dos mesmos Estatutos, o estatuto do pessoal, incluindo o regulamento de carreiras e o regime retributivo, está sujeito à orientação e aprovação da tutela;

Através do Despacho Conjunto de Orientação de 25 de maio de 2026, subscrito pelo Ministro das Infraestruturas, do Ordenamento do Território e Habitação e pelo Secretário de Estado das Finanças, foi aprovada a proposta do Plano de Cargos, Carreiras e Salários da Estradas de Cabo Verde, E.P.E.;

Se encontram reunidas as condições legais, técnicas, financeiras e operacionais para a implementação do referido instrumento de gestão;

Assim, ao abrigo do disposto no n.º 5 do artigo 15.º e na subalínea viii) da alínea d) do artigo 23.º dos Estatutos da Estradas de Cabo Verde, E.P.E., aprovados pelo Decreto-Lei n.º 20/2019, de 13 de maio, conjugados com o Despacho Conjunto de Orientação de 25 de maio de 2026;

É determinada a publicação do Plano de Cargos, Carreiras e Salários da Estradas de Cabo Verde, E.P.E., no Boletim Oficial, nos exatos termos em que foi aprovado.

Publique-se

Praia, aos 20 de junho de 2026. — O Presidente do CA, *António Tavares*.

### Nota Justificativa

Pelo Decreto-lei n.º 20/2019 de 13 de maio e em cumprimento do programa de governo, foi efetivada a transformação do Instituto de Estradas (IE) numa entidade pública empresarial, e ao mesmo tempo, concentrou-se nesta nova entidade as atribuições do Fundo Autónomo de Manutenção Rodoviária (FAMR).

Com essa reforma, foi criada a nova entidade, denominada de Estradas de Cabo Verde, Entidade Pública Empresarial (ECV, E.P.E.), que sucedeu automaticamente ao IE e ao FAMR, conservando a universalidade dos direitos e obrigações, legais e contratuais, que integram a sua esfera jurídica no momento da transformação.

Assim, passou a ECV, E.P.E., a reger-se pela Lei n.º 104/VIII/2016, de 6 de janeiro (hoje alterada pela Lei n.º 58/IX/2019 de 29 de julho e Lei n.º 56/X/2025, de 08 de julho), que aprova os princípios e as regras aplicáveis ao Setor Público Empresarial, incluindo as bases gerais do estatuto das empresas públicas.

Concomitantemente, a ECV, E.P.E., foi reconhecida como a autoridade nacional de estradas em relação às infraestruturas rodoviárias, com poderes, prerrogativas e obrigações conferidos ao Estado pelas disposições legais e regulamentares.

Como anexo ao Decreto-lei n.º 20/2019 de 13 de maio, foram aprovados os respetivos estatutos da ECV, E.P.E., dele resultando, de forma expressa, que o pessoal da ECV, E.P.E. está sujeito ao regime jurídico do contrato individual de trabalho, e ainda, que as condições de prestação e disciplina de trabalho são definidas em regulamento próprio, devendo abranger todo o pessoal que desempenhe funções próprias, de natureza transitória ou permanente.

No entanto, apesar desta transformação, as regras e condições que ainda são observadas na orientação e gestão do pessoal, continuam a ser as constantes do PCCS do então Instituto de Estradas, que em bom rigor, não é aplicável ao Pessoal de uma empresa pública, e naturalmente, não dá uma resposta adequada que assegure a valorização e qualificação dos seus quadros, especialmente aquela que decorre da evolução na carreira, progressões, promoções e retribuição adequada, com recurso a um critério claro – objetivo – previamente estabelecido.

Tal situação é claramente desaconselhável, na medida em que, quando um Instituto público passa a ser uma entidade pública empresarial, organizando-se observando os comandos empresariais, necessariamente, deve proceder com a mudança de cultura de modelo e/ou instrumento de gestão dos Recursos Humanos, que passa, entre outros fatores, pelo aprimoramento do princípio do profissionalismo, de uma política de igualdade e transparência no acesso e no exercício de funções no seu quadro, pela valorização do mérito e por uma maior adaptabilidade dos efetivos, em quantidade e aptidão, às necessidades dos serviços do sector das estradas nacionais.

Na verdade, a falta de uma política estruturada para cargos e salários pode gerar desconforto, insatisfação e até mesmo perda de talentos, prejudicando a produtividade e a qualidade dos serviços prestados, especialmente em um setor de extrema relevância como o de infraestruturas rodoviárias.

Para pôr cobro à situação, a aprovação e implementação de um Plano de Cargos, Carreiras e Salários (PCCS) adequado para a agora ECV, E.P.E., é de capital importância, procedendo a uma modernização da gestão de recursos humanos, assegurando a equidade, a motivação e o desenvolvimento profissional dos seus colaboradores, além de contribuir para a eficiência operacional da empresa.

A implementação do PCCS se justifica não apenas pela necessidade de atender às exigências legais e normativas sobre a organização do trabalho, mas também pela busca da justiça interna, transparência nos critérios de avaliação, e o incentivo à capacitação e desenvolvimento contínuo de seus colaboradores. O planejamento de uma carreira dentro da ECV, E.P.E. torna-se, assim, um fator imprescindível para garantir a sustentabilidade e o bom desempenho da empresa no longo prazo, refletindo diretamente no sucesso de suas operações e na satisfação dos seus empregados.

Para o efeito, o presente PCCS (estatuto pessoal) que se pretende aprovar visa, por um lado, tornar mais flexíveis os mecanismos de evolução na carreira, estabelecendo de forma clara os princípios e critérios de ingresso, organização, estruturação e desenvolvimento profissional dos colaboradores da ECV, E.P.E., com uma estrutura clara de enquadramento e progressão na carreira, em alinhamento com as suas legítimas expectativas e as necessidades organizacionais, dentro de um contexto de crescimento e excelência, e por outro lado, criar situações especiais de evolução, como é o caso de evolução extraordinária ou excepcional.

Torna-se, pois, necessário aprovar um PCCS adequado à natureza da ECV, E.P.E., e que estabeleça os princípios, regras e critérios de organização, estruturação e desenvolvimento profissional dos trabalhadores da ECV, E.P.E., em regime de Carreira e emprego.

Nesse âmbito torna-se premente a aprovação de um Plano de Cargos, Carreiras e Salários para a ECV, E.P.E., aqui denominado de PCCS, pelo que, ao abrigo do artigo 7.º, n.º 3, alínea h) dos estatutos da ECV, E.P.E., (Decreto-Lei nº 20/2019, de 13 de maio), o CA da ECV, E.P.E., artigo 132º, nº 1, do Código Laboral Cabo-Verdiano, “CLCV”, depois de socializado com os interessados, é aprovado o seguinte Regulamento de Plano de Cargos, Carreiras e Salários, para ser submetido à homologação da tutela, nos termos seguintes e com os seguintes clausulados:

## CAPÍTULO I

### **Disposições Gerais**

#### Artigo 1º

##### **(Objeto)**

1. O presente Regulamento aprova o Plano de Cargos, Carreiras e Salários (PCCS) da Estradas de Cabo Verde, Entidade Pública Empresarial (ECV, E.P.E.), estabelecendo-o como instrumento normativo interno de carácter vinculativo, aplicável a todos os trabalhadores da entidade.
2. O PCCS define o regime jurídico das relações de trabalho no âmbito da ECV, E.P.E., bem como os princípios, critérios e regras de organização, estruturação e desenvolvimento das carreiras profissionais, incluindo as condições de ingresso, acesso, progressão e evolução remuneratória.
3. A aplicação e interpretação do PCCS obedecem aos princípios da legalidade, transparência, igualdade de oportunidades, mérito e sustentabilidade financeira, assegurando a boa gestão dos recursos humanos e a prossecução do interesse público.

#### Artigo 2º

##### **(Âmbito de aplicação)**

1. O presente PCCS aplica-se a todo o pessoal que esteja em regime de contrato individual de trabalho e na dependência orgânica e funcional da ECV E.P.E, independentemente da modalidade de vinculação e da constituição da relação jurídica de emprego e, bem assim, com as devidas adaptações, ao pessoal do regime de comissão de serviço.
2. O disposto no número anterior, não dispensa a faculdade de recrutamento do pessoal por qualquer das modalidades previstas no Código Laboral Cabo-Verdiano vigente e bem assim a celebração de contratos em regime de prestação de serviços, nos termos da legislação aplicável.

#### Artigo 3º

##### **(Regime aplicável)**

O pessoal da Estradas de Cabo Verde, E.P.E. rege-se:

1. O pessoal da Estradas de Cabo Verde, E.P.E. rege-se pelas seguintes normas, observada a respetiva hierarquia:
  - a) Pela legislação aplicável ao Setor Público Empresarial e demais legislação imperativa

em vigor;

b) Pelo regime jurídico do contrato individual de trabalho, nos termos da lei laboral cabo-verdiana;

c) Pelos instrumentos de regulamentação coletiva de trabalho aplicáveis, desde que a empresa seja parte ou por eles esteja legalmente abrangida;

d) Pelo presente PCCS, enquanto instrumento de natureza interna, aplicável a todos os trabalhadores abrangidos, nos termos do artigo anterior;

e) Pelos demais regulamentos internos da empresa.

2. Em caso de conflito entre normas, prevalecem as de hierarquia superior, nos termos da lei, designadamente a legislação imperativa sobre quaisquer disposições contratuais, regulamentares ou internas.

3. O presente PCCS aplica-se a todos os trabalhadores, independentemente da natureza do respetivo vínculo, sem prejuízo do disposto na lei e nos instrumentos de regulamentação coletiva de trabalho aplicáveis.

#### Artigo 4º

##### **(Vontade contratual)**

1. A celebração de contrato de trabalho com a Estradas de Cabo Verde, E.P.E. determina a aplicação do presente PCCS, enquanto instrumento interno regulador da relação laboral, nos termos da lei.

2. A aplicação do PCCS depende do seu prévio conhecimento pelo trabalhador, devendo a empresa assegurar a sua adequada divulgação, designadamente mediante entrega, disponibilização por meios eletrónicos ou consulta nos serviços competentes.

3. O contrato de trabalho deve fazer referência expressa ao presente PCCS, considerando-se este parte integrante da relação laboral, nos termos do artigo 132.º do Código Laboral de Cabo Verde.

4. O disposto no presente artigo aplica-se exclusivamente aos trabalhadores vinculados por contrato de trabalho, não abrangendo prestadores de serviços ou outras formas de vínculo de natureza não laboral.

## Artigo 5º

### (Princípios de Organização)

1. Na definição e construção de um modelo eficaz de carreiras que responde às reais necessidades da ECV, E.P.E., foram adotados os seguintes princípios orientadores:

- a. Objetividade no enquadramento em cargos, carreiras ou categorias mais adequadas às competências de cada colaborador;
- b. Clareza dos processos de integração e perspetiva de desenvolvimento na ECV, E.P.E.;
- c. Definição das condições de evolução profissional na carreira mediante a avaliação de desempenho, das competências e da complexidade/ responsabilidade das atividades;
- d. Flexibilidade multifuncional numa perspetiva geradora de polivalência e adaptabilidade a várias funções, não estando o colaborador estritamente vinculado a conteúdos estáticos e imutáveis no tempo;
- e. Salários e demais componentes do sistema remuneratório fixados com base na natureza, grau de responsabilidade, complexidade e peculiaridade de cada carreira e compatível com as obrigações inerentes aos respetivos processos de trabalho e desempenho do colaborador e;
- f. Potenciar o desenvolvimento sustentado dos recursos humanos da Estradas de Cabo Verde, promovendo a capacitação contínua e o crescimento profissional dos colaboradores, de forma a garantir o alinhamento com o novo organograma da organização e racionalizar o pleno aproveitamento do pessoal efetivo;
- g. Desenvolver profissionalmente os colaboradores em função de mérito pessoal, aferido a partir da avaliação de desempenho;
- h. Atrair, Reter e Valorizar Pessoal Qualificado e Motivado.

2. O quadro de pessoal será dimensionado e estruturado de acordo com as necessidades permanentes dos serviços da ECV, E.P.E., não podendo o número de lugares de cada nível de categoria exceder o imediatamente inferior, salvo nos casos excepcionais devidamente fundamentados.

## Artigo 6º

### (Gestão dos Recursos Humanos)

1. A Administração dos Recursos Humanos da ECV, E.P.E., sujeita-se aos princípios do presente

PCCS, de gestão previsional e aos consagrados na legislação aplicável ao Setor Público Empresarial.

2. Anualmente, a ECV, E.P.E., deve fazer um esforço para elaborar um plano de gestão de efetivos, contendo, designadamente, a previsão de novas vagas de ingresso e os concursos, considerando as necessidades da ECV, E.P.E., e a evolução profissional do pessoal, tendo em conta as necessidades da empresa.

### Artigo 7º

#### **(Princípios de Gestão de Recursos Humanos)**

1. A organização das categorias e carreiras, bem como, o desenvolvimento profissional do pessoal, assenta em critérios de qualificação e especialização profissional, do mérito e de experiência profissional, aferidos com base no currículo, na avaliação de desempenho e em provas de seleção.

2. O pessoal da Estradas de Cabo Verde, E.P.E. está sujeito ao sistema de avaliação de desempenho, baseado num sistema de Gestão de Desempenho nos termos do Regulamento do Sistema de Avaliação de Desempenho (Manual de Avaliação de Desempenho).

3. O Sistema de Gestão de Desempenho previsto deverá avaliar o pessoal, em termos da sua competência técnica e comportamental no desempenho das suas funções, do cumprimento das suas responsabilidades, bem como, a sua produtividade e/ou a concretização dos objetivos atingidos, com base nas suas atribuições funcionais.

### Artigo 8º

#### **(Instrumentos Complementares e Tabelas)**

1. Constituem instrumentos de gestão dos recursos humanos, a serem aprovados por deliberação do Conselho de Administração, e de carácter complementar ao presente regulamento, os seguintes manuais:

- a) O Manual de Descrição de Funções atual, que se mantém em vigor até à aprovação de um novo;
- b) O Manual de Avaliação de Desempenho atual, que se mantém em vigor até à aprovação do novo;

2. Constituem anexos integrantes do presente regulamento:

- a) O Mapa de Quadro de Pessoal (Anexo I);

- b) A Tabela de Transição Novo PCCS (Anexo II);
  - c) A Tabela Salarial de Cargos e Carreira (Anexo III);
  - d) A Tabela Nominal de Enquadramento do Pessoal (Anexo IV).
3. Os anexos referidos no número anterior têm natureza vinculativa, devendo a sua aplicação observar estritamente o disposto no presente PCCS e na legislação aplicável.
4. As matérias de natureza remuneratória constantes dos anexos, designadamente subsídios, complementos ou quaisquer outras prestações, só são devidas quando previstas no presente PCCS e em conformidade com a lei, não podendo constituir formas encapotadas de retribuição nem contrariar os limites legais aplicáveis ao Setor Público Empresarial.
5. A interpretação e aplicação dos anexos devem respeitar, em qualquer caso, o princípio da legalidade e as orientações do acionista Estado, prevalecendo as normas legais imperativas sobre quaisquer disposições constantes do PCCS ou dos seus anexos.

## CAPÍTULO II

### **Princípios Gerais**

#### Artigo 9º

#### **(Definições)**

Para efeitos do presente PCCS, entende-se por:

- a) Chefias intermédias – funções de direção, coordenação e controlo exercidas por trabalhadores nomeados pelo Conselho de Administração, em regime de comissão de serviço, com carácter temporário e não permanente;
- b) Carreira profissional – estrutura organizada de categorias profissionais hierarquizadas, pertencentes ao mesmo grupo profissional, que define o percurso de evolução do trabalhador;
- c) Categoria profissional – posição do trabalhador na carreira profissional, à qual corresponde um determinado conteúdo funcional, nível de responsabilidade, qualificação e enquadramento remuneratório;
- d) Comissão de serviço – forma de exercício transitório de funções de direção, chefia ou coordenação, por nomeação do Conselho de Administração, nos termos da lei;
- e) Concurso de ingresso – procedimento de recrutamento e seleção destinado à admissão

de trabalhadores para categorias de base, com base na avaliação de competências e requisitos definidos;

f) Progressão – mudança de nível remuneratório dentro da mesma categoria profissional, sem alteração do conteúdo funcional ou do grau de responsabilidade;

g) Promoção – mudança para categoria profissional superior dentro da mesma carreira, com alteração do conteúdo funcional e acréscimo de responsabilidade;

h) Evolução profissional – conjunto das formas de desenvolvimento na vida profissional do trabalhador, incluindo progressão, promoção ou mobilidade entre carreiras ou funções;

i) Função – conjunto de tarefas e responsabilidades atribuídas ao trabalhador, correspondentes a um determinado posto de trabalho e enquadradas numa categoria profissional;

j) Grupo profissional – conjunto de carreiras ou categorias profissionais que integram funções de natureza afim ou complementar;

k) Lugar – posto de trabalho previsto no mapa de pessoal, com dotação orçamental definida, necessário ao desenvolvimento das atividades da empresa.

l) Nível – posição remuneratória dentro de uma mesma categoria profissional, correspondente às etapas de progressão, sem alteração do conteúdo funcional;

m) Reclassificação – alteração da categoria profissional do trabalhador, dentro ou fora da mesma carreira, com fundamento na verificação dos requisitos exigidos, podendo implicar mudança de conteúdo funcional e enquadramento remuneratório, distinta da progressão e da promoção;

n) Recrutamento – conjunto de procedimentos destinados à atração de candidatos qualificados para o preenchimento de vagas existentes no mapa de pessoal da Estradas de Cabo Verde, E.P.E.;

o) Seleção – conjunto de operações subsequentes ao recrutamento, que, mediante métodos e técnicas adequadas, visam avaliar, classificar e ordenar os candidatos em função das competências exigidas para o exercício de determinada função.

## Artigo 10º

### **(Objetivos)**

Os principais objetivos do presente PCCS são:

- a. Estabelecer as regras e os critérios de ingresso na carreira;
- b. Estabelecer regras e critérios claros e objetivos para o ingresso, progressão e promoção na carreira;
- c. Assegurar o enquadramento dos trabalhadores em categorias profissionais adequadas às respetivas competências, qualificações e conteúdo funcional;
- d. Garantir a adequação entre as funções exercidas e o respetivo enquadramento profissional, em função das exigências organizacionais;
- e. Implementar um sistema de gestão de carreiras baseado no mérito, através de regras transparentes de avaliação de desempenho, promovendo a equidade, a valorização profissional e a eficiência na evolução remuneratória;
- f. Definir princípios de política remuneratória assentes na justiça, equidade interna e sustentabilidade financeira, contribuindo para a motivação e retenção de trabalhadores qualificados;
- g. Promover a atração, retenção e valorização de trabalhadores qualificados e motivados;
- h. Assegurar o adequado dimensionamento do quadro de pessoal, em alinhamento com as necessidades operacionais, o planeamento estratégico e os recursos financeiros disponíveis.

## Artigo 11º

### **(Requisitos gerais de admissão)**

São requisitos gerais de admissão os seguintes:

- a. Nacionalidade cabo-verdiana, quando não dispensada pela Constituição, convenção internacional ou lei especial;
- b. Idade não inferior a 18 anos;
- c. Habilitações literárias e/ ou experiência profissional adequada às funções do grupo profissional a integrar;

d. Podem ser recrutados trabalhadores para exercer funções fora do quadro mediante contrato de trabalho a termo certo, nos termos previstos na lei.

### Artigo 12º

#### **(Princípios do recrutamento e concurso)**

1. Constituem requisitos gerais de admissão ao serviço da Estradas de Cabo Verde, E.P.E.:

- a) Nacionalidade cabo-verdiana, quando não dispensada pela Constituição, por convenção internacional ou por lei especial;
- b) Idade não inferior a 18 anos;
- c) Habilitações literárias e/ou experiência profissional adequadas às exigências do conteúdo funcional da categoria profissional a que se candidata;
- d) Aptidão física e psíquica compatível com as funções a exercer;
- e) Não inibição do exercício de funções públicas ou inexistência de incompatibilidades legalmente previstas, quando aplicável.

2. O recrutamento de trabalhadores fora do quadro de pessoal efetivo é efetuado mediante contrato de trabalho a termo certo, nos termos da lei, não constituindo requisito de admissão, mas modalidade de vinculação laboral.

### Artigo 13º

#### **(Concurso de ingresso e exceções)**

1. O recrutamento para o quadro do pessoal da Estradas de Cabo Verde, E.P.E. faz-se mediante concurso, numa das formas previstas na lei.
2. O recrutamento para o preenchimento de vagas de ingresso no quadro de pessoal da Estradas de Cabo Verde, E.P.E. é realizado através de concurso público que tem como objetivo avaliar o potencial dos candidatos de acordo com o perfil definido no Manual de Descrição de Funções e precedido de um estágio probatório, por um período determinado, decidido pelo Conselho de Administração, dentro dos limites previstos na lei.
3. O concurso de ingresso obedece aos princípios da publicidade, da transparência, da concorrência, da liberdade de candidatura, da igualdade, da imparcialidade, da celeridade, do rigor e do mérito para todos os candidatos obedecendo as seguintes condições:
  - a. O preenchimento do concurso deve sempre definir, a área de especialidade da categoria

- a preencher e demais requisitos do candidato à vaga;
- b. O ingresso depende das habilitações acadêmicas, profissionais e experiência profissional exigidas;
- c. Em situações excepcionais, mediante deliberação fundamentada do Conselho de Administração, podem ser admitidos para o grupo profissional de nível superior ao nível de progressão mais baixo, os candidatos cujas habilitações acadêmicas, experiência profissional e grau de especialização assim o justifiquem.
- d. A aquisição superveniente de título acadêmico não confere (automaticamente), por si só, direito de reclassificação para nível superior; deverá ser avaliada sempre, a conexão da graduação obtida com a função pretendida.

4. A decisão de realização de concurso de ingresso, sem prejuízo do disposto no n.º 3 do presente artigo, será objeto de deliberação do Conselho de Administração, onde são estabelecidas as regras e os métodos de seleção a aplicar a cada caso.

#### Artigo 14º

##### **(Métodos de seleção)**

1. No concurso de ingresso são utilizados, isolados ou conjuntamente, os seguintes métodos de seleção:
  - a. Avaliação curricular;
  - b. Prova de conhecimento.
2. Para além dos métodos de seleção mencionados no número anterior do presente artigo, podem ser utilizados, ainda, outros métodos que se julgar pertinentes, nomeadamente:
  - a. O teste psicotécnico e/ou
  - b. Entrevista.
3. Os métodos de seleção referidos nos números anteriores visam os seguintes objetivos:
  - a. Avaliação curricular – avaliar as aptidões profissionais do candidato, ponderando, de acordo com as exigências da função, as habilitações acadêmicas, a formação, a competência e a experiência profissional na área para que o concurso foi aberto;
  - b. Prova de conhecimento – avaliar o nível de conhecimento académico e ou profissional dos candidatos, exigíveis para o exercício da função;

- c. Teste psicotécnico – avaliar as capacidades e características de personalidade do candidato através da utilização de técnicas psicológicas, visando determinar a sua adaptação à função;
  - d. Entrevista – método complementar para recolher informações e atitudes comportamentais consideradas relevantes para o exercício da função, não verificadas durante a aplicação de outros métodos de seleção.
4. A prova de conhecimento poderá ser dispensada sempre que o candidato inclua no seu curriculum elementos suficientes que permitam reconhecer que preenche os requisitos necessários para o desempenho da função a que se candidata.
5. A realização de concurso de ingresso será determinada por deliberação do Conselho de Administração.

#### Artigo 15º

#### **(Contrato de trabalho)**

1. A admissão na Estradas de Cabo Verde, E.P.E. é formalizada mediante celebração de contrato de trabalho escrito, assinado por ambas as partes, em duplicado, ficando um exemplar na posse da empresa e outro na posse do trabalhador.
2. O contrato de trabalho deve conter, designadamente, os seguintes elementos:
- a) Identificação das partes;
  - b) Modalidade do contrato;
  - c) Categoria profissional, carreira, grupo profissional e respetivo nível de enquadramento;
  - d) Descrição sumária da função ou referência ao respetivo conteúdo funcional constante do PCCS;
  - e) Local de trabalho;
  - f) Remuneração base, respetiva periodicidade e outras prestações complementares legalmente previstas;
  - g) Condições particulares de trabalho, quando aplicáveis;
  - h) Duração do período experimental, nos termos da lei e do artigo 18.º do presente PCCS;
  - i) Data de celebração do contrato e data de início de produção de efeitos;

j) Referência expressa à aplicação do presente PCCS enquanto instrumento regulador da relação laboral.

### Artigo 16º

#### **(Modalidades de contrato de trabalho)**

1. Os trabalhadores da Estradas de Cabo Verde, E.P.E. são recrutados mediante contrato de trabalho, podendo este revestir as seguintes modalidades, nos termos da lei:

- a) Contrato de trabalho por tempo indeterminado;
- b) Contrato de trabalho a termo certo;
- c) Contrato de trabalho a termo incerto.

2. A celebração e execução das modalidades de contrato referidas no número anterior obedecem ao regime previsto na legislação laboral cabo-verdiana, designadamente quanto aos seus fundamentos, duração e renovação.

3. O contrato de trabalho a termo só pode ser celebrado nos casos legalmente admitidos, devendo ser devidamente fundamentado em necessidades temporárias da empresa.

### Artigo 17º

#### **(Descrição do conteúdo funcional)**

1. Os conteúdos funcionais de cada carreira profissional são as constantes do Manual de Descrição de Funções, parte integrante do presente PCCS e o previsto no contrato celebrado.

2. A descrição do conteúdo funcional não pode, em caso algum, constituir fundamento para o não cumprimento do dever de obediência e prejudicar a atribuição aos colaboradores de tarefas de complexidade e responsabilidade equiparáveis, não expressamente mencionadas.

### Artigo 18º

#### **(Período experimental)**

1. O ingresso no quadro de pessoal da Estradas de Cabo Verde, E.P.E. está sujeito a um período experimental, integrado no contrato de trabalho, destinado a avaliar se o trabalhador reúne, na prática, as competências exigidas para o posto de trabalho, com duração mínima de seis (6) meses e máxima de um (1) ano, nos termos da lei.

2. O período experimental pode ser dispensado, mediante decisão fundamentada do Conselho de Administração, com base na qualificação académica, experiência profissional relevante ou

natureza da função a exercer, devidamente justificada no processo de recrutamento.

3. Durante o período experimental, o trabalhador auferirá a remuneração correspondente à categoria profissional para a qual foi contratado, podendo ser aplicadas as regras legais específicas em vigor quanto ao período experimental no setor público empresarial.

4. No termo do período experimental, o trabalhador é sujeito a avaliação de desempenho, nos termos do sistema de avaliação aplicável, sendo necessária classificação mínima de “Bom” para efeitos de confirmação no posto de trabalho.

5. A não aprovação no período experimental determina a cessação do contrato de trabalho, nos termos da lei laboral aplicável.

6. O período experimental conta para todos os efeitos legais, incluindo antiguidade e progressão na carreira.

### Artigo 19º

#### **(Enquadramento inicial)**

1. Concluído com aproveitamento o período experimental, o ingresso no quadro de pessoal da Estradas de Cabo Verde, E.P.E. faz-se, em regra, no nível inicial da respetiva categoria profissional, com direito à remuneração correspondente prevista na tabela salarial em vigor, nos termos do presente PCCS.

2. O Conselho de Administração pode, em casos excecionais e devidamente fundamentados, determinar:

a) A dispensa do período experimental, quando o candidato possua experiência profissional relevante e comprovada, bem como qualificações académicas superiores às exigidas para a função;

b) O ingresso em nível superior ao nível inicial da categoria, quando tal se justifique por razões objetivas de atração e retenção de competências críticas, devidamente comprovadas no processo de recrutamento.

3. As decisões referidas no número anterior devem ser sempre fundamentadas por escrito, baseadas em critérios objetivos previamente definidos e compatíveis com a política de recursos humanos e com a sustentabilidade financeira da empresa.

4. Em qualquer caso, o ingresso em nível superior não pode comprometer os princípios de equidade interna, coerência salarial e observância da tabela remuneratória em vigor.

## Artigo 20º

### **(Formação)**

1. A ECV, E.P.E., deve promover a realização de ações de capacitação intelectual e técnica, tendo em vista a qualificação dos seus colaboradores, o desenvolvimento dos recursos humanos e o aumento da competência técnica, administrativa e outra, a eficácia e a eficiência dos serviços através da melhoria do desempenho individual.
2. As ações formativas são objeto de um plano anual (contemplado no Plano de Atividade e Orçamento). Para além das ações de formação os colaboradores poderão participar em seminários, conferências, mesas redondas, cursos de curta duração, podendo ser formadores ou formandos.
3. Na falta da formação, o colaborador não deve ser prejudicado, salvo formações exigíveis para a evolução na carreira.

## Artigo 21º

### **(Permanência após formação)**

1. Sempre que a Estradas de Cabo Verde, E.P.E. financie formação técnica relevante, o trabalhador fica obrigado a permanecer ao serviço da empresa por um período de até dois (2) anos após a sua conclusão, proporcional ao custo, duração e relevância da formação, salvo acordo expresso em contrário no momento da sua atribuição.
2. O período de permanência referido no número anterior deve ser fixado caso a caso, mediante critério objetivo e previamente definido, tendo em conta o investimento financeiro realizado e a natureza estratégica da formação.
3. Em caso de cessação do contrato por iniciativa do trabalhador durante o período de permanência, sem justa causa imputável à entidade empregadora, este fica obrigado a reembolsar proporcionalmente os custos suportados pela empresa com a formação, nos termos do artigo 143.º do Código Laboral Cabo-Verdiano.
4. O montante a reembolsar é calculado de forma proporcional ao tempo de permanência já cumprido, reduzindo-se progressivamente em função do período efetivamente trabalhado após a conclusão da formação.
5. A obrigação de permanência e respetivas condições devem constar de acordo escrito específico, previamente aceite pelo trabalhador antes do início da formação.

## Artigo 22º

### **(Cargos de Direção, Assessoria e de Suporte ao CA)**

1. Os cargos de direção, assessoria e apoio ao Conselho de Administração correspondem a funções de natureza predominantemente diretiva, de coordenação, planeamento, organização, supervisão e controlo, previstas na orgânica da Estradas de Cabo Verde, E.P.E. ou aprovadas por deliberação formal do Conselho de Administração, no âmbito das suas competências legais e estatutárias.
2. Os cargos referidos no número anterior são exercidos em regime de comissão de serviço ou de contrato de gestão, nos termos da legislação aplicável ao setor público empresarial.
3. As funções de direção e coordenação de natureza intermédia são exercidas em regime de chefia intermédia, sendo a respetiva remuneração fixada na Tabela Nominal de Enquadramento do Pessoal (Anexo IV) ao presente PCCS, nos termos definidos pelo Conselho de Administração, respeitando os limites legais e orientações do acionista Estado.
4. As funções de apoio ao Conselho de Administração incluem, designadamente, os seguintes cargos:
  - a) Assessor;
  - b) Secretário Executivo;
  - c) Condutor do Presidente.
5. A designação para cargos de direção, assessoria e chefia intermédia é efetuada pelo Conselho de Administração, com base em critérios objetivos de mérito e adequação ao perfil da função, devendo ser assegurada transparência e fundamentação da decisão.
6. Na nomeação ou designação para os cargos referidos no número anterior, são considerados, designadamente, os seguintes critérios:
  - a) Qualificações académicas adequadas ao exercício da função;
  - b) Competências técnico-profissionais relevantes;
  - c) Experiência profissional comprovada, quando aplicável;
  - d) Capacidade de liderança, organização e responsabilidade funcional.

## Artigo 23º

**(Nomeação para cargos em comissão de serviço)**

1. A provisão dos cargos de direção, chefia e apoio ao Conselho de Administração é efetuada por nomeação do Conselho de Administração, com base em critérios de mérito, competência técnica e adequação ao perfil da função, nos termos definidos no presente PCCS.
2. Os candidatos a cargos de direção devem possuir, no mínimo, as habilitações académicas legalmente exigidas e experiência profissional adequada ao exercício das funções a prover, bem como reunir os requisitos específicos definidos para o respetivo cargo.
3. Os cargos referidos no presente artigo são exercidos em regime de comissão de serviço, por períodos de três (3) anos, renováveis, podendo cessar a todo o tempo por decisão fundamentada do Conselho de Administração ou por iniciativa do trabalhador, mediante aviso prévio de sessenta (60) dias, salvo acordo em contrário.
4. A cessação da comissão de serviço não prejudica os direitos adquiridos do trabalhador na sua carreira de origem, para a qual regressa automaticamente, mantendo-se a contagem do tempo de serviço para todos os efeitos legais e do presente PCCS.
5. O exercício de funções em regime de comissão de serviço não prejudica a evolução profissional na carreira de origem, nos termos das regras de progressão previstas no presente PCCS.
6. O enquadramento e a designação para os cargos referidos no presente artigo dependem do cumprimento dos requisitos legais e regulamentares aplicáveis, bem como dos critérios definidos no presente PCCS.

## Artigo 24º

**(Comissão de Serviço fora da ECV, E.P.E.,)**

1. Os trabalhadores da Estradas de Cabo Verde, E.P.E. podem exercer funções em regime de comissão de serviço em entidades da Administração Pública, incluindo institutos públicos, autarquias locais e outras empresas públicas, nos termos da legislação aplicável em matéria de mobilidade, mediante autorização prévia do Conselho de Administração.
2. A autorização referida no número anterior deve garantir a salvaguarda do vínculo laboral com a empresa, mantendo o trabalhador o direito ao seu lugar de origem, bem como aos direitos inerentes ao seu estatuto profissional.
3. O período de exercício de funções em comissão de serviço fora da empresa é contado, para

todos os efeitos legais e do presente PCCS, como tempo de serviço efetivo na empresa.

4. Durante o período de comissão de serviço, o trabalhador mantém o direito de opção entre a remuneração correspondente ao seu lugar de origem ou a remuneração correspondente às funções exercidas na entidade de destino, não sendo permitida acumulação de remunerações.

5. O exercício de funções em comissão de serviço depende sempre de decisão prévia e fundamentada do Conselho de Administração, nos termos da lei.

#### Artigo 25º

#### **(Regime de substituição)**

1. Sempre que se verifique a ausência temporária, impedimento ou vacatura de um cargo provido em comissão de serviço, o Conselho de Administração pode designar um trabalhador para assegurar o exercício transitório das respectivas funções.

2. A substituição apenas pode ser determinada quando se preveja que a ausência ou impedimento do titular tenha duração igual ou superior a sessenta (60) dias.

3. A duração da substituição não pode exceder noventa (90) dias, podendo ser excepcionalmente prorrogada por igual período, mediante decisão fundamentada do Conselho de Administração, quando persistirem os motivos que determinaram a substituição.

4. A substituição cessa com o regresso do titular, com o provimento definitivo do cargo ou por decisão fundamentada do Conselho de Administração.

5. O trabalhador designado em regime de substituição tem direito a auferir a remuneração correspondente ao cargo substituído, enquanto durar a substituição, não havendo lugar a acumulação com a remuneração do seu cargo de origem, sem prejuízo dos demais direitos e deveres inerentes à função exercida.

## CAPÍTULO III

### **Organização das Carreiras e Desenvolvimento Profissional**

#### Secção I

#### **Carreiras**

#### Artigo 26º

#### **(Estruturação das Carreiras)**

1. As carreiras, grupos profissionais e níveis que integram o quadro de pessoal da Estradas de Cabo Verde, E.P.E. são os constantes do Anexo I do presente regulamento, o qual dele faz parte integrante e vinculativa, e organizam-se nos seguintes grupos profissionais:
  - a) Pessoal Técnico;
  - b) Pessoal Assistente Técnico;
  - c) Pessoal de Apoio Operacional.
2. Cada grupo profissional integra carreiras e categorias profissionais próprias, estruturadas em níveis de desenvolvimento e progressão, nos termos definidos no presente PCCS.
3. O grupo de Pessoal Técnico integra as seguintes categorias profissionais:
  - a) Técnico;
  - b) Técnico Sénior;
  - c) Técnico Especialista.
4. Cada uma das categorias referidas no número anterior estrutura-se em três (3) níveis de progressão (I, II e III), correspondendo a diferentes posições remuneratórias e graus de complexidade funcional.
5. O grupo de Pessoal Assistente Técnico integra uma carreira única estruturada em seis (6) níveis de progressão (I a VI).
6. O grupo de Pessoal de Apoio Operacional integra uma carreira única estruturada em seis (6) níveis de progressão (I a VI).
7. A estrutura de carreiras, categorias e níveis constante do presente artigo é vinculativa e encontra-se detalhada no Anexo I, o qual define o enquadramento funcional e remuneratório de

cada posição.

## Artigo 27º

### **(Habilitações e níveis de qualificação do Pessoal Técnico)**

1. O ingresso na carreira de Pessoal Técnico exige, como requisito mínimo, habilitação académica de nível superior (licenciatura ou equivalente legal), preferencialmente nas seguintes áreas de formação ou afins:

- a) Engenharia Civil, Infraestruturas de Transporte, Vias de Comunicação, Engenharia de Minas e Arquitetura;
- b) Engenharia Informática, Ciências da Computação e áreas de Multimédia;
- c) Geotecnia, Geologia, Geografia, Ordenamento do Território e Topografia;
- d) Economia, Finanças, Contabilidade, Auditoria, Planeamento, Gestão de Empresas, Gestão de Recursos Humanos, Administração e Direito;
- e) Secretariado, Relações Públicas, Comunicação, Jornalismo e outras áreas relevantes para as atividades da empresa.

2. Constituem ainda requisitos gerais de ingresso na carreira de Pessoal Técnico:

- a) Domínio de ferramentas informáticas na ótica do utilizador, designadamente sistemas operativos e aplicações de produtividade (processamento de texto, folhas de cálculo e bases de dados), adequadas à função a desempenhar;
- b) Conhecimentos de língua estrangeira, preferencialmente inglesa, adequados às exigências funcionais do posto de trabalho.

3. A evolução na carreira de Pessoal Técnico assenta no sistema de avaliação de desempenho em vigor na Estradas de Cabo Verde, E.P.E., realizado anualmente, sendo condição geral de progressão a obtenção de avaliação positiva (“Bom” ou superior) na maioria dos últimos três (3) ciclos avaliativos.

4. A progressão entre níveis da mesma categoria profissional depende cumulativamente de:

- a) Avaliação de desempenho nos termos do número anterior;
- b) Tempo mínimo de permanência no nível anterior;
- c) Participação em ações de formação contínua promovidas ou reconhecidas pela empresa.

5. A promoção para categorias superiores (Técnico Sênior e Técnico Especialista) depende de avaliação global do desempenho, experiência profissional relevante e necessidades organizacionais, nos termos definidos no presente PCCS.

6. A formação contínua constitui um direito e um dever dos trabalhadores, no âmbito da política de desenvolvimento de recursos humanos da empresa, visando a melhoria permanente das competências e a eficiência organizacional.

### Artigo 28º

#### **(Provimento e Desenvolvimento na Carreira do Pessoal Técnico)**

1. O Técnico Nível I é provido de entre indivíduos habilitados com licenciatura ou grau equivalente, com avaliação de desempenho mínima de “Bom” no estágio probatório.

2. O Técnico Nível II é provido de entre Técnicos Nível I, reunidos cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Ter prestado três (3) anos de serviço efetivo no nível precedente, com avaliação de desempenho mínima de “Bom”;
- b) Frequentar formação com aproveitamento em informática de nível intermédio ou formação relevante para a área de atuação, bem como em pelo menos uma língua estrangeira.

3. O Técnico Nível III é provido de entre Técnicos Nível II, reunidos cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Ter prestado três (3) anos de serviço efetivo no nível precedente, com avaliação de desempenho mínima de “Bom”;
- b) Frequentar formação com aproveitamento de nível avançado em informática ou formação relevante para a área de atuação, bem como em pelo menos uma língua estrangeira.

4. O Técnico Sênior Nível I é provido de entre Técnicos Nível III, reunidos cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Ter prestado três (3) anos de serviço efetivo no nível precedente, com avaliação de desempenho mínima de “Bom”;
- b) Frequentar formação com aproveitamento em áreas de gestão relevante para a função e de interesse institucional.

5. O Técnico Sênior Nível II é provido de entre Técnicos Sênior Nível I, reunidos cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Ter prestado três (3) anos de serviço efetivo no nível precedente, com avaliação de desempenho mínima de “Bom”;
- c) Frequentar formação com aproveitamento em áreas de gestão relevante para a função e de interesse institucional.

6. O Técnico Sênior Nível III é provido de entre Técnicos Sênior Nível II, reunidos cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Ter prestado três (3) anos de serviço efetivo no nível precedente, com avaliação de desempenho mínima de “Bom”;
- b) Frequentar formação com aproveitamento em áreas de gestão relevante para a função e de interesse institucional.

7. O Técnico Especialista Nível I é provido de entre Técnicos Sênior Nível III, reunidos cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Ter prestado três (3) anos de serviço efetivo no nível precedente, com avaliação de desempenho mínima de “Bom”;
- b) Possuir pós-graduação em área relevante para a função de interesse institucional.

8. O Técnico Especialista Nível II é provido de entre Técnicos Especialistas Nível I, reunidos cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Ter prestado três (3) anos de serviço efetivo no nível precedente, com avaliação de desempenho mínima de “Bom”;
- b) Possuir pós-graduação ou mestrado em área relevante para a função de interesse institucional.

9. O Técnico Especialista Nível III é provido de entre Técnicos Especialistas Nível II, reunidos cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Ter prestado três (3) anos de serviço efetivo no nível precedente, com avaliação de desempenho mínima de “Bom”;
- b) Formação avançada em área estratégica ou equivalente para a função e em área de interesse institucional.

## Artigo 29º

### **(Habilitações e níveis de qualificação do Pessoal Assistente Técnico)**

1. O ingresso no nível I faz-se de entre indivíduos com habilitação mínima correspondente a 12.º ano de escolaridade qualificação profissional de nível III e com avaliação de desempenho de “bom”, em estágio probatório;
2. O pessoal assistente técnico nível II é provido de entre os indivíduos com habilitação correspondente a qualificação profissional de nível III, reunidos cumulativamente: três (3) anos de serviço efetivo no nível precedente, com avaliação de desempenho mínimo de “Bom”, frequência com aproveitamento de formação em informática;
3. O pessoal assistente técnico nível III é provido de entre indivíduos com habilitação correspondente a qualificação profissional de nível IV reunidos cumulativamente: três (3) anos de serviço efetivo no nível precedente, com avaliação de desempenho mínimo de “Bom”, frequência com aproveitamento de formação de nível intermediário em informática ou uma formação qualitativa de curta duração relevante para sua área de atuação;
4. O pessoal assistente técnico nível IV é provido de entre indivíduos com habilitação correspondente a qualificação profissional de nível IV e reunidos cumulativamente: três (3) anos de serviço efetivo no nível precedente, com avaliação de desempenho mínimo de “Bom”, frequência com aproveitamento de formação de nível avançado em informática ou uma formação qualitativa de curta duração relevante para sua área de atuação;
5. O pessoal assistente técnico V é provido de entre indivíduos com habilitação correspondente a qualificação profissional de nível V e reunidos cumulativamente: três (3) anos de serviço efetivo no nível precedente, com avaliação de desempenho mínimo de “Bom”, frequência com aproveitamento de formação qualitativa de curta duração relevante para sua área de atuação;
6. O pessoal assistente técnico nível VI é provido de entre indivíduos com habilitação correspondente a qualificação profissional de nível V e reunidos cumulativamente: três (3) anos de serviço efetivo no nível precedente, com avaliação de desempenho mínimo de “Bom”, frequência com aproveitamento de formação qualitativa de curta duração relevante para sua área de atuação;

## Artigo 30º

### **(Habilitações e níveis de qualificação do Pessoal de Apoio Operacional)**

1. O ingresso no nível I faz-se de entre indivíduos com habilitação mínima correspondente a 9.º ano de escolaridade, formação e carteira profissionais na área da sua atividade ou qualificação profissional de nível II e com avaliação de desempenho de “Bom” em estágio probatório;

2. O pessoal de apoio operacional nível II é provido de entre indivíduos com habilitação mínima, correspondente a 10º ano de escolaridade, ter prestado três (3) anos no nível precedente, formação e carteira profissionais na área da sua atividade ou qualificação profissional de nível II e com avaliação de desempenho de “Bom”;
3. O pessoal de apoio operacional nível III é provido de entre indivíduos com habilitação correspondente a 11.º ano de escolaridade, ter prestado três (3) anos no nível precedente, formação e carteira profissionais na área da sua atividade ou qualificação profissional de nível II e com avaliação de desempenho de “Bom”;
4. O pessoal de apoio operacional nível IV faz-se de entre indivíduos com habilitação correspondente a 12.º ano de escolaridade, ter prestado três (3) anos no nível precedente, formação e carteira profissionais na área da sua atividade ou qualificação profissional de nível II e com avaliação de desempenho de “Bom”;
5. O pessoal de apoio operacional nível V faz-se de entre indivíduos com habilitação correspondente a 12.º ano de escolaridade, ter prestado três (3) anos no nível precedente, formação e carteira profissionais na área da sua atividade ou qualificação profissional de nível II, ter frequentado com aproveitamento uma formação de curta duração relevante para a sua área de atuação e com avaliação de desempenho de “Bom”;
6. O pessoal de apoio operacional nível VI faz-se de entre indivíduos com habilitação correspondente a 12.º ano de escolaridade, ter prestado três (3) anos no nível precedente, formação e carteira profissionais na área da sua atividade ou qualificação profissional de nível II, ter frequentado com aproveitamento uma formação de curta duração relevante para a sua área de atuação e com avaliação de desempenho de “Bom”.

## Secção II

### **Desenvolvimento profissional**

#### Artigo 31º

#### **(Evolução na Carreira)**

1. O desenvolvimento profissional dos trabalhadores da Estradas de Cabo Verde, E.P.E. realiza-se através dos mecanismos de progressão, promoção e reclassificação previstos no presente PCCS, bem como da evolução dentro dos níveis de cada categoria profissional, nos termos dos requisitos legal e regulamentarmente estabelecidos.
2. A gestão da evolução na carreira está condicionada à existência de vagas e às necessidades funcionais da empresa, sendo a sua definição da competência do Conselho de Administração, no

âmbito da política de planeamento e gestão de recursos humanos.

3. A evolução na carreira depende do sistema de gestão de desempenho em vigor na empresa, realizado com periodicidade anual, o qual integra a avaliação de competências, de desempenho e de resultados, alinhados com os objetivos individuais, organizacionais e estratégicos da empresa.

4. O sistema de avaliação referido no número anterior constitui o principal instrumento de suporte à decisão em matéria de progressão, promoção e reclassificação, assegurando critérios de mérito, transparência e equidade.

### Artigo 32º

#### **(Finalidades e Instrumentos)**

1. O desenvolvimento profissional dos trabalhadores da Estradas de Cabo Verde, E.P.E. visa, designadamente:

- a) Definir e clarificar as condições de acesso, mobilidade e evolução nas carreiras;
- b) Assegurar aos trabalhadores conhecimento claro e previsível sobre as perspetivas de evolução profissional;
- c) Promover condições de formação contínua e desenvolvimento de competências alinhadas com as necessidades da empresa;
- d) Promover a polivalência funcional, dentro dos limites do conteúdo funcional da categoria profissional;
- e) Garantir a articulação entre a evolução profissional e a avaliação de desempenho, com base em critérios de mérito, transparência e equidade.

2. O desenvolvimento profissional concretiza-se através dos seguintes instrumentos:

- a) Progressão;
- b) Promoção;
- c) Reclassificação.

### Artigo 33º

#### **(Progressão)**

1. Entende-se por progressão na carreira profissional a passagem ao nível seguinte da respetiva categoria, sem alteração do conteúdo funcional e sem acréscimo de responsabilidade, dependente

dos resultados da avaliação de desempenho, nos termos do presente PCCS.

2. Os trabalhadores beneficiam de progressão na carreira, mediante subida de nível remuneratório na respetiva categoria, quando reúnam cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Tempo mínimo de permanência no nível precedente, nos termos definidos para cada categoria e nível;
- b) Avaliação de desempenho mínima de “Bom”, nos últimos ciclos de avaliação aplicáveis;
- c) Frequência, com aproveitamento, das ações de formação previstas nos artigos 27.º, 28.º e 29.º do presente PCCS.

3. A contagem do tempo de serviço para efeitos de progressão suspende-se sempre que o trabalhador tenha avaliação de desempenho considerada insuficiente, retomando-se a contagem a partir do momento em que seja obtida avaliação de desempenho positiva, nos termos regulamentares.

4. Os trabalhadores não podem ser prejudicados pela não realização da avaliação de desempenho por motivos que lhes não sejam imputáveis, considerando-se, para efeitos de progressão, a avaliação como “Bom” em cada ciclo anual de avaliação omissa.

#### Artigo 34º

#### **(Promoção)**

1. Entende-se por promoção na carreira profissional a mudança para categoria profissional superior, podendo implicar alteração do conteúdo funcional e acréscimo de responsabilidade, nos termos do presente PCCS.

2. A promoção depende da verificação cumulativa dos seguintes requisitos, aplicáveis em função da categoria em que o trabalhador se encontra enquadrado:

- a) Existência de vaga;
- b) Cumprimento dos períodos mínimos de permanência no nível imediatamente inferior;
- c) Habilitações académicas exigidas para a categoria de destino;
- d) Avaliação de desempenho mínima de “Bom”, nos ciclos avaliativos exigidos para cada categoria e nível;
- e) Frequência, com aproveitamento, das ações de formação previstas nos artigos 27.º, 28.º

e 29.º;

f) Adequação do perfil profissional às exigências da função a desempenhar.

3. Em caso de existência de mais do que um trabalhador em condições de promoção para a mesma vaga, deve atender-se, designadamente, ao mérito relativo evidenciado na avaliação de desempenho e à adequação ao perfil da função.

4. A promoção é efetuada mediante decisão do Conselho de Administração, no âmbito da gestão de recursos humanos, em função das necessidades organizacionais da empresa, da disponibilidade financeira e em conformidade com o Plano de Atividades e Orçamento aprovado.

#### Artigo 35º

##### **(Reclassificação)**

1. A Reclassificação é a colocação de um colaborador em carreira diferente, desde que adquira os requisitos exigidos para o efeito, designadamente as habilitações literárias e qualificação profissional em área relevante para a missão da ECV, E.P.E.

2. A reclassificação processa-se de acordo com as seguintes condições:

a. Existência de vaga;

b. Observância dos períodos de permanência na respetiva categoria e avaliação de desempenho mínima de “Bom”;

c. Preenchimento dos requisitos mínimos de habilitação académica e qualificação profissional, quando exigido, para a categoria de destino e;

d. Aprovação em estágio probatório nos moldes previstos.

#### Artigo 36º

##### **(Instrumentos complementares de gestão)**

1. O presente PCCS é complementado por instrumentos internos de gestão de recursos humanos da Estradas de Cabo Verde, E.P.E., designadamente o Manual de Funções, o sistema de avaliação de desempenho e demais regulamentos internos aplicáveis.

2. Os instrumentos referidos no número anterior visam assegurar a operacionalização e concretização das normas do presente PCCS, devendo ser aplicados em conformidade com a legislação laboral vigente e demais enquadramento legal aplicável.

3. Em caso de conflito entre o presente PCCS e os instrumentos internos referidos no n.º 1,

prevalece o disposto na lei e no presente PCCS.

### Artigo 37º

#### **(Planeamento dos Recursos Humanos)**

A área responsável pela gestão de recursos humanos da Estradas de Cabo Verde, E.P.E., no respeito pelos princípios consagrados e demais legislação aplicável, elabora anualmente o Plano de Gestão Previsional de Efetivos, no qual são definidos, designadamente:

- a) A previsão do número de vagas para ingresso nas carreiras;
- b) A programação dos procedimentos de recrutamento e seleção;
- c) As ações de formação e desenvolvimento profissional;
- d) As necessidades de pessoal, em articulação com a evolução profissional dos trabalhadores e com o Plano de Atividades e Orçamento.

### Secção III

#### **(Avaliação do desempenho, da competência, do potencial e da motivação)**

### Artigo 38º

#### **(Sistema de Avaliação de Desempenho)**

1. No exercício das suas funções, os trabalhadores da Estradas de Cabo Verde, E.P.E. estão sujeitos a um sistema de avaliação de desempenho, enquanto instrumento essencial de gestão e de suporte à evolução profissional.
2. A avaliação de desempenho incide sobre o grau de cumprimento das funções atribuídas, bem como sobre os objetivos fixados, nos termos definidos no sistema aplicável.
3. A avaliação de desempenho rege-se por regulamento próprio, aprovado pelo Conselho de Administração, o qual define, designadamente, os critérios, métodos, periodicidade e procedimentos aplicáveis, constituindo instrumento complementar e vinculativo do presente PCCS.
4. A avaliação de desempenho é realizada com periodicidade anual, nos termos do regulamento referido no número anterior.
5. O trabalhador não pode ser prejudicado por omissão da entidade empregadora quanto à realização da avaliação de desempenho, sendo, nesses casos, aplicáveis os mecanismos previstos no regulamento próprio.

## CAPÍTULO IV

### **Estrutura Remuneratória**

#### Artigo 39º

##### **(Estrutura Salarial)**

A estrutura salarial integra remunerações praticadas para cada uma das categorias profissionais, e bem assim, pelo exercício das funções de Direção, Assessoria, Secretária e Condutor do PCA da ECV, E.P.E., constante do Anexo III, que faz parte integrante do presente PCCS.

#### Artigo 40º

##### **(Remuneração base)**

1. Para efeitos do presente PCCS, considera-se retribuição a remuneração base e todas as prestações regulares e periódicas, feitas direta ou indiretamente, em dinheiro ou em espécie, a que o trabalhador tenha direito como contrapartida do seu trabalho, nos termos da legislação laboral aplicável.

2. A retribuição compreende, designadamente, as seguintes componentes:

a) Remuneração base – a retribuição pecuniária mensal correspondente à categoria e ao nível do trabalhador, nos termos da tabela salarial aplicável;

b) Remuneração de cargo – a retribuição pecuniária mensal atribuída pelo exercício de funções de direção, chefia, coordenação ou funções especializadas, nos termos definidos no presente PCCS e demais instrumentos aplicáveis, podendo ser fixada em valor próprio ou indexada à remuneração base.

3. As componentes remuneratórias referidas no número anterior são atribuídas nos termos do presente PCCS, com observância dos princípios da legalidade, equidade, transparência e sustentabilidade financeira.

#### Artigo 41º

##### **(Remunerações adicionais)**

1. Para além da remuneração base fixada na tabela salarial, podem ser atribuídas prestações complementares, nos termos da legislação laboral aplicável e do presente PCCS, sempre que as condições de exercício de funções o justifiquem e mediante deliberação do Conselho de Administração, designadamente:

- a) Subsídio de isenção de horário;
- b) Subsídio de chefias intermédias;
- c) Subsídio de falhas;
- d) Subsídio de tecnicidade;
- e) Subsídio de férias;
- f) Outras prestações previstas na legislação laboral aplicável.

2. As prestações referidas no número anterior são atribuídas em conformidade com a lei, com o presente PCCS e com as orientações aplicáveis ao setor público empresarial, não podendo traduzir-se em duplicação de remunerações ou em prestações indevidas.

3. As condições de atribuição das remunerações adicionais são definidas em regulamento interno, aprovado pelo Conselho de Administração, o qual estabelece os critérios, limites, condições e procedimentos aplicáveis à sua atribuição, acompanhamento e controlo.

## CAPÍTULO V

### Disposições Finais

#### Artigo 42º

#### **(Normas de Enquadramento)**

1. A transição do pessoal para o novo quadro de pessoal far-se-á de acordo com as normas de enquadramento previstas no presente PCCS, não podendo, em caso algum, implicar redução direta ou indireta da remuneração global auferida pelo trabalhador.
2. Para efeitos de enquadramento do trabalhador na nova categoria e nível, são considerados, designadamente, o tempo de serviço efetivo prestado na ECV, E.P.E., desde a data de admissão até à data de produção de efeitos do presente PCCS, bem como a categoria anteriormente detida e o exercício efetivo de funções, nos termos constantes da Tabela Salarial em anexo.
3. Os trabalhadores que, à data da entrada em vigor do presente PCCS, tenham reunido os requisitos de progressão, promoção ou reclassificação no regime anterior são enquadrados na nova estrutura de carreiras, categorias e níveis correspondentes, nos termos definidos no presente regulamento.
4. O enquadramento nominal dos trabalhadores da ECV, E.P.E., consta da Tabela Nominal de Enquadramento do Pessoal (Anexo IV) ao presente PCCS, resultando de ato formal do Conselho

de Administração, com base na informação consolidada da área de recursos humanos.

5. O enquadramento efetuado nos termos do presente artigo tem natureza definitiva, sem prejuízo do direito de reclamação nos termos gerais da lei.

#### Artigo 43º

##### **(Extinção de carreiras)**

1. São extintas as carreiras seguintes:

- a) Pessoal Auxiliar;
- b) Pessoal Técnico Profissional;
- c) Pessoal Quadro Médio;
- d) Pessoal Quadro Superior.

2. As carreiras referidas no número anterior são substituídas pela nova estrutura de carreiras prevista no presente PCCS, para a qual os trabalhadores transitam no âmbito do processo de reestruturação.

3. A transição dos trabalhadores para as novas carreiras, categorias e níveis realiza-se com base no princípio da salvaguarda dos direitos adquiridos, tendo em consideração a antiguidade, o tempo de serviço, a categoria detida e a remuneração auferida, nos termos definidos no presente PCCS e respetivos anexos.

4. Com a entrada em vigor do presente PCCS, a evolução profissional processa-se nos termos das regras de progressão e promoção nele estabelecidas, dentro dos limites definidos pelo sistema de gestão de carreiras e sustentabilidade da gestão de recursos humanos.

5. Os trabalhadores que, em função do enquadramento no novo PCCS, atinjam o último nível remuneratório da sua carreira, têm direito, por cada período de três (3) anos de permanência nesse nível, a uma diuturnidade no valor de 6.680\$00 (seis mil seiscientos e oitenta escudos), condicionada a avaliação de desempenho mínima de “Bom” e demais requisitos aplicáveis previstos no sistema de avaliação de desempenho da ECV, E.P.E.

#### Artigo 44º

##### **(Lista de transição do Pessoal)**

1. As transições previstas no presente PCCS são efetuadas de forma automática, com base nos critérios definidos no presente regulamento e na lista nominativa constante do Anexo IV (Tabela

Nominal de Enquadramento do Pessoal).

2. A lista de transição será divulgada através dos meios de comunicação interna da ECV, E.P.E., para efeitos de consulta e eventual reclamação pelos trabalhadores, no prazo de cinco (5) a dez (10) dias úteis a contar da sua afixação.

3. As reclamações apresentadas são analisadas pela Unidade de Gestão de Recursos Humanos, a qual elabora proposta fundamentada de decisão a submeter ao Conselho de Administração.

4. Compete ao Conselho de Administração apreciar as reclamações e aprovar a lista definitiva de transição, a qual produz efeitos após validação interna nos termos dos procedimentos de gestão da ECV, E.P.E.

#### Artigo 45º

##### **(Norma revogatória)**

1. É revogada a Portaria n.º 5/2004, de 24 de janeiro, publicada no Boletim Oficial n.º 4, I Série, de 24 de janeiro de 2004, com a retificação publicada no Boletim Oficial n.º 16, I Série, de 18 de abril de 2005, que aprovava o anterior PCCS do pessoal do extinto IE.

2. Sem prejuízo do disposto no número anterior, mantêm-se em vigor as normas que sejam expressamente integradas ou compatibilizadas com o presente PCCS.

#### Artigo 46º

##### **(Casos omissos)**

1. As dúvidas de interpretação e os casos omissos emergentes da aplicação do presente PCCS são resolvidos por deliberação do Conselho de Administração da ECV, E.P.E., com respeito pela legislação laboral cabo-verdiana e demais legislação aplicável.

2. Na resolução dos casos omissos, o Conselho de Administração observa, designadamente, os princípios da legalidade, igualdade, proporcionalidade, justiça e boa gestão pública empresarial.

3. Em caso de conflito entre o presente PCCS e a legislação em vigor, prevalece sempre o disposto na lei.

#### Artigo 47º

##### **(Entrada em vigor)**

1. O presente PCCS entra em vigor na data da sua aprovação pelo Conselho de Administração da ECV, E.P.E., e homologação pela entidade competente, nos termos legais aplicáveis.

2. O presente PCCS foi aprovado na Reunião Ordinária do Conselho de Administração da ECV, E.P.E., através da Deliberação por Escrito n.º 59/2026, de 24 de fevereiro de 2026.

O Conselho de Administração, Presidente do CA, *António Tavares* e os Administradores Executivos do CA da ECV, *Leinilda D. P. Borges* e *Manuel Fernandes*.

**ANEXO I**
**MAPA DE QUADRO DE PESSOAL**

<b>Grupo de Pessoal</b>	<b>Cargo</b>		<b>Nº de Vagas</b>	<b>Nº de Vagas preenchidas</b>	<b>Nº de Vagas por preencher</b>
Conselho de Administração	Presidente		1	1	0
	Administradores		2	2	0
Especial	Chefias Intermédias		3	0	3
	Assessor do Conselho de Administração		2	0	2
	Secretária do Conselho de Administração		1	0	1
	Condutor do Presidente		1	0	1
<b>Carreira</b>	<b>Categorias</b>	<b>Nível</b>			
Pessoal Técnico	Técnico Especialista	III	0	0	0
		II	1	1	0
		I	1	0	1
	Técnico Sênior	III	1	1	0
		II	0	0	0
		I	5	5	0
	Técnico	III	5	5	0
		II	3	3	0
		I	12	8	4
Pessoal Assistente Técnico	VI	0	0	0	
	V	0	0	0	
	IV	1	1	0	
	III	0	0	0	
	II	0	0	0	
	I	0	0	0	
Pessoal de Apoio Operacional	VI	0	0	0	
	V	0	0	0	
	IV	0	0	0	
	III	2	2	0	
	II	1	1	0	
	I	1	1	0	

**ANEXO II**
**TABELA DE TRANSIÇÃO PARA O NOVO PCCS**

SITUAÇÃO PRESENTE		ENQUADRAMENTO NO NOVO PCCS	
CATEGORIA	REF#	CATEGORIA	NIVEL#
Técnico Superior Sênior	304	TEC. ESPECIALISTA	III
	303	TEC. ESPECIALISTA	II
	302	TEC. ESPECIALISTA	I
Técnico Superior Principal	203	TEC. SÊNIOR	III
	202	TEC. SÊNIOR	II
	201	TEC. SÊNIOR	I
Técnico Superior	104	TÉCNICO	III
	103	TÉCNICO	II
	101	TÉCNICO	I
Técnico Médio Principal	206	Técnico Sênior	I
Técnico Profissional Especializado	203	PAT = Pessoal Assistente Técnico	IV
AUX - Técnico Auxiliar	103	PAO = Pessoal Apoio Operacional	III
	102		II
	101		I

**ANEXO III**
**TABELA SALARIAL DOS CARGOS E CARREIRAS**

<b>Cargos</b>		<b>Salários</b>	
Chefias Intermédias		151 200 ou salário base da categoria + 20 %	
Assessor		135 600 ou salário base da categoria + 20 %	
Secretaria do CA		Técnico - NIVEL I ((Sal Categoria) + 20 %	111 618
Conductor do Presidente		Pessoal de Apoio Operacional - NIVEL VI (Sal Categoria) + 20 %	63 334
<b>Carreiras</b>	<b>Níveis</b>		<b>Salários</b>
Técnico Especialista	III		208 086
	II		198 187
	I		188 750
Técnico Sénior	III		179 762
	II		163 420
	I		148 563
Técnico	III		135 058
	II		122 780
	I		111 618
Pessoal Assistente Técnico	VI		106 237
	V		101 178
	IV		96 360
	III		87 600
	II		79 636
	I		72 396
Pessoal de Apoio Operacional	VI		63 334
	V		57 576
	IV		52 342
	III		47 584
	II		43 144
	I		39 222

**ANEXO IV**  
**TABELA NOMINAL**

Nº	NOME
1	ANILDO COUTINHO DOS SANTOS
2	ANILTON FÁTIMA PAIVA BARBOSA
3	ADMILSON CARDOSO SOARES
4	ANTÔNIO MARTINS TAVARES
5	BRUCELINDA ASCENÇÃO DE MELO VEIGA
6	CARLOS AMADEU MONTEIRO TAVARES
7	CÉLIA FRANCISCA SILVA CORREIA
8	DOMINGOS CORREIA XAVIER PINTO
9	EDUARDO MONTEIRO LOPES
10	ELISÂNGELA DJAMILA GOMES SPINOLA SEMEDO
11	ELISÂNGELA HELENA MENDES DOS SANTOS ROSÁRIO
12	GRACIANO SILVA DOS SANTOS
13	JAIR DA GRAÇA RODRIGUES
14	JOÃO BENÍCIO CARDOSO
15	JOSÉ EDUARDO MENDES TAVARES
16	JOSÉ HORÁCIO VARELA
17	LENIRA ELISÂNGELA FERREIRA MENDES DA COSTA
18	MARIA SÁBADO DA VEIGA SEMEDO
19	MÁRIO CELSO DE PINA ALVES
20	MAURICIA LOPES MIRANDA
21	NIDIA ÉVORA MARTINS MORAIS
21	OSVALDO ELZO DE PINA MONTEIRO DOS REIS BORGES
23	PEDRO CELESTINO TAVARES SILVA
24	EVELINE LEONOR PEREIRA DA VEIGA
25	MARIA SUZY FURTADO REBELO
26	VIVIANE AILINE LOPES ANDRADE
27	RICARDINA SEMEDO ROBALO VEIGA
28	VITORINO PEDRO FERNANDES SILVA



**II Série**  
**BOLETIM OFICIAL**  
Registo legal, nº2/2001  
de 21 de Dezembro de 2001

