



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 174-A/2019

de 18 de dezembro

Sumário: Altera as bases da concessão da exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros do eixo norte-sul da região de Lisboa.

A concessão da exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros do eixo norte-sul foi atribuída à sociedade FERTAGUS — Travessia do Tejo, Transportes, S. A. (Fertagus), adjudicatária no concurso público internacional regulado pela Portaria n.º 565-A/97, de 28 de julho, pelo prazo de 30 anos, prorrogável por mais 15 anos.

No entanto, tendo-se verificado que, durante todo o período inicial da concessão, ou seja, até 31 de dezembro de 2002, o volume de tráfego não atingira o limite inferior da banda inferior de tráfego contratualmente definida, o concedente e o concessionário encetaram negociações tendentes à revisão global do contrato de concessão.

Na sequência dessas negociações, foram aprovadas, em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2005, de 13 de abril, as bases revistas da concessão, tendo-se fixado novo prazo do contrato de concessão, até 31 de dezembro de 2010, tendo ficado este prazo prorrogável até 31 de dezembro de 2019, desde que verificados determinados pressupostos.

Mediante despacho conjunto dos Ministros de Estado e das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, foi constituída, nos termos e para os efeitos do Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de abril, uma comissão de negociação com vista à verificação dos pressupostos de que depende a prorrogação do contrato de concessão até 2019. Através do Decreto-Lei n.º 138-B/2010, de 28 de dezembro, foram aprovadas as correspondentes alterações às Bases da Concessão, tendo o acordo modificativo do Contrato de Concessão sido celebrado no dia 29 de dezembro de 2010.

Em dezembro de 2011 verificou-se um aumento extraordinário do valor da tarifa de utilização da infraestrutura ferroviária, o que, conjugado com a circunstância de o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., não ter autorizado a Fertagus a proceder a um aumento de tarifas suscetível de compensar o efeito gerado pelo incremento da tarifa de utilização da infraestrutura, motivou, nos termos contratualmente previstos, a apresentação de um pedido de reposição do equilíbrio financeiro da concessão pelo concessionário. Posteriormente, mediante despacho, de 19 de abril de 2016, o Secretário de Estado das Infraestruturas opôs-se à atualização tarifária proposta pelo concessionário para o ano de 2016, ao abrigo da alínea *b*) do n.º 6 da cláusula 9.ª do Contrato de Concessão, invocando a existência de razões de interesse público.

Os eventos descritos determinaram a constituição de uma nova comissão de negociação, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, através do Despacho n.º 3064/2018, de 15 de março, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 60, de 26 de março, tendo a sua composição sido alterada através do Despacho n.º 9284/2019, de 1 de outubro, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 198, de 15 de outubro, cujo mandato abrangeu, entre outras questões, a quantificação dos impactos financeiros decorrentes do aumento extraordinário da tarifa de utilização da infraestrutura ferroviária, dos efeitos líquidos decorrentes do congelamento tarifário, e a avaliação da viabilidade jurídica e do mérito técnico, económico e financeiro associado às diferentes hipóteses de mecanismos de reposição do equilíbrio económico e financeiro da concessão.

Posteriormente, no âmbito do Programa de Apoio à Redução Tarifária dos Transportes Públicos, cujo financiamento se encontra previsto na Lei do Orçamento do Estado para 2019, aprovada pela Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro, e no Despacho n.º 1234-A/2019, de 31 de janeiro de 2019, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 24, de 4 de fevereiro, a Área Metropolitana de Lisboa aprovou o Regulamento n.º 278-A/2019, de 19 de março, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 61, de 27 de março, procedendo à implementação de passes municipais e de um passe metropolitano com valor acessível a partir de 1 de abril de 2019, bem como de passes com as modalidades criança, família, terceira idade, reformado e pensionista, de tarifa reduzida,



válidos nas redes dos operadores de serviço público de transporte regular de passageiros da área metropolitana de Lisboa, entre os quais a Fertagus.

Na sequência do processo de negociação, as partes chegaram a acordo relativamente à quantificação dos impactos decorrentes do aumento extraordinário da tarifa de utilização da infraestrutura ferroviária e dos efeitos líquidos decorrentes do congelamento tarifário anteriormente referidos e às alterações contratuais necessárias para assegurar a reposição do equilíbrio económico-financeiro da concessão e acomodar a implementação do novo sistema tarifário da área metropolitana de Lisboa na concessão.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei procede à segunda alteração às bases da concessão da exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros do eixo norte-sul da região de Lisboa, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2005, de 13 de abril, e alteradas pelo Decreto-Lei n.º 138-B/2010, de 28 de dezembro.

Artigo 2.º

Alteração às bases da concessão

As bases I, III, VI, VII, VIII, IX, XIV e XVIII das bases revistas da concessão da exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros do eixo norte-sul da região de Lisboa, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2005, de 13 de abril, na sua redação atual, passam a ter a seguinte redação:

«Base I

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...].

4 — Caso os proveitos do serviço complementar de transporte rodoviário sejam superiores aos valores previstos no modelo financeiro anexo ao contrato de concessão, corrigidos pela inflação real nos termos aí previstos, para o respetivo ano, o concessionário entrega a diferença ao concedente.

5 — Caso os proveitos do serviço complementar de transporte rodoviário não atinjam os valores previstos no modelo financeiro anexo ao contrato de concessão, corrigidos pela inflação real nos termos aí previstos, para o respetivo ano, o concedente entrega a diferença ao concessionário.

6 — Os proveitos tarifários do serviço complementar rodoviário devem estar evidenciados nas demonstrações financeiras do concessionário e são auditados pela Inspeção-Geral de Finanças (IGF).

7 — As partes acordam que o serviço complementar de transporte rodoviário é retirado do objeto da concessão, nos termos previstos no contrato de concessão.

Base III

[...]

1 — O contrato de concessão vigora até 30 de setembro de 2024.

2 — [Revogado].



3 — [Revogado].

4 — [Revogado].

5 — [Revogado].

Base VI

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — Caso os proveitos tarifários do serviço ferroviário, devidamente evidenciados nas demonstrações financeiras do concessionário, auditados pela IGF, sejam superiores aos montantes previstos no modelo financeiro anexo ao contrato de concessão, corrigidos pela inflação real nos termos aí previstos, em determinado ano, o concessionário entrega a diferença ao concedente.

4 — Caso os proveitos tarifários do serviço ferroviário, devidamente evidenciados nas demonstrações financeiras do concessionário, auditados pela IGF, não atinjam os montantes previstos no modelo financeiro anexo ao contrato de concessão, corrigidos pela inflação real nos termos aí previstos, em determinado ano, o concedente entrega a diferença ao concessionário.

5 — Na determinação dos proveitos tarifários do serviço ferroviário a que aludem os números anteriores não são considerados eventuais descontos decorrentes da prestação simultânea de outros serviços compreendidos no âmbito da atuação do concessionário.

Base VII

[...]

1 — [...]:

a) [...];

b) [Revogada];

c) [...].

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...]:

a) Havendo pagamentos devidos pelo concessionário nos termos previstos no contrato de concessão, pela não entrega ao concedente dos mesmos até ao montante do valor fixado para a reposição;

b) [Revogada];

c) [...];

d) [...].

6 — [...].

7 — [...].

Base VIII

[...]

1 — As tarifas devidas pelo concessionário pela utilização da infraestrutura são apuradas de acordo com o diretório da rede em vigor em cada momento, referido no artigo 30.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, na sua redação atual.

2 — Caso se verifique uma alteração do valor das tarifas constantes dos diretórios da rede, por referência ao diretório da rede para 2020, que resulte num agravamento dos custos do con-



cessionário com o pagamento das mesmas, previsto no modelo financeiro anexo ao contrato de concessão, corrigidos pela inflação real nos termos aí previstos, o concedente entrega-lhe a respetiva diferença.

3 — Caso se verifique uma alteração do valor das tarifas constantes dos diretórios da rede, por referência ao diretório da rede para 2020, que resulte numa redução dos custos do concessionário com o pagamento das mesmas, previsto no modelo financeiro anexo ao contrato de concessão, corrigidos pela inflação real nos termos aí previstos, este entrega a respetiva diferença ao concedente.

4 — [Revogado].

5 — [Revogado].

6 — [Revogado].

Base IX

Atualização tarifária

1 — O concessionário procede à atualização tarifária que vier a ser definida pela Área Metropolitana de Lisboa ou por outra autoridade de transportes que seja competente, em cada ano civil, aplicando-se a todos os seus títulos, tendo em conta o Regulamento n.º 278-A/2019, de 27 de março de 2019, a Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, e o Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio.

2 — A atualização tarifária tem em consideração as tarifas previstas em anexo ao contrato de concessão ou as que se encontrem em vigor no momento da mesma.

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

Base XIV

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...].

4 — No âmbito das suas atribuições de fiscalização e de gestor do contrato, o IMT, I. P., fiscaliza, entre outros aspetos, a atividade do concessionário em tudo o que respeite à exploração, com vista à verificação, designadamente:

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) [...].

5 — A concessão está, ainda, sujeita à regulação e supervisão da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, nos termos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, e do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, ambos na sua redação atual.

Base XVIII

[...]

1 — A concessão só pode ser resgatada, mediante comunicação escrita do concedente, a partir de 28 de fevereiro de 2023.

2 — [...].

3 — [...].



4 — O concedente paga ao concessionário o valor financeiro correspondente ao período remanescente da concessão, calculado de acordo com o modelo financeiro em anexo ao contrato de concessão.

5 — [...]:

a) [...];

b) [...];

c) [...].

d) Verificar o valor financeiro do período remanescente, de acordo com o previsto no modelo financeiro anexo ao contrato de concessão.

6 — [...].

7 — [...].»

Artigo 3.º

Aditamento às bases da concessão

São aditadas às bases revistas da concessão da exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros do eixo norte-sul da região de Lisboa, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2005, de 13 de abril, na sua redação, as bases VI-A, VIII-A e XIII-A, com a seguinte redação:

«Base VI-A

Procedimento de acerto

O acerto dos valores eventualmente devidos por uma das partes à outra ao abrigo do disposto nas bases I, VI, VIII, VIII-A e XIII-A obedece ao procedimento previsto no contrato de concessão.

Base VIII-A

Energia de tração

1 — Caso o custo anual do concessionário com a energia de tração seja superior ao previsto no modelo financeiro anexo ao contrato de concessão, o concedente entrega a respetiva diferença ao concessionário.

2 — Caso o custo anual do concessionário com a energia de tração seja inferior ao previsto no modelo financeiro anexo ao contrato de concessão, o concessionário entrega a respetiva diferença ao concedente.

Base XIII-A

Material circulante

1 — A manutenção do material circulante e a aquisição de novo material circulante são reguladas pelo contrato de concessão e respetivos anexos, bem como pelos instrumentos contratuais que implementam a sua locação operacional.

2 — A variação dos juros devidos pela renda do material circulante origina acertos entre as partes nos termos previstos no contrato de concessão e nos instrumentos contratuais que implementam a sua locação operacional.»

Artigo 4.º

Outorga do acordo modificativo do contrato de concessão

1 — Os membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e das infraestruturas ficam autorizados a outorgar, em nome e em representação do Estado, o acordo modificativo do contrato



de concessão da exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros do eixo norte-sul da região de Lisboa, de harmonia com as bases revistas da concessão, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2005, de 13 de abril, com a redação introduzida pelo presente decreto-lei.

2 — O poder a que se refere o número anterior pode ser delegado, designadamente, no presidente do conselho diretivo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.).

Artigo 5.º

Referências legais

As referências das bases revistas da concessão da exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros do eixo norte-sul da região de Lisboa, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2005, de 13 de abril, na sua redação atual, ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT, I. P.), à Rede Ferroviária Nacional — REFER, E. P., ao Ministério das Finanças e da Administração Pública e ao Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, consideram-se feitas, respetivamente, ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), à Infraestruturas de Portugal, S. A., ao membro do Governo responsável pela área governativa das finanças e ao membro do Governo responsável pela área governativa das infraestruturas.

Artigo 6.º

Norma revogatória

São revogados os n.ºs 2, 3, 4 e 5 da base III, a base III-A, o n.º 4 da base V, a alínea *b*) do n.º 1 e a alínea *b*) do n.º 5 da base VII, os n.ºs 4, 5 e 6 da base VIII, a base IX-A e a alínea *b*) do n.º 1 da base XII das bases revistas da concessão da exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros do eixo norte-sul da região de Lisboa, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2005, de 13 de abril, na sua redação atual.

Artigo 7.º

Republicação

São republicadas, em anexo ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, as bases revistas da concessão da exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros do eixo norte-sul da região de Lisboa, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2005, de 13 de abril, com a redação introduzida pelo presente decreto-lei.

Artigo 8.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 12 de dezembro de 2019. — *Mariana Guimarães Vieira da Silva* — *Mário José Gomes de Freitas Centeno* — *Jorge Moreno Delgado*.

Promulgado em 17 de dezembro de 2019.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 18 de dezembro de 2019.

Pelo Primeiro-Ministro, *Augusto Ernesto Santos Silva*, Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros.



ANEXO

(a que se refere o artigo 7.º)

Republicação das Bases da concessão do eixo ferroviário norte-sul

Base I

Objeto da concessão

1 — A concessão tem por objeto principal a exploração, pelo concessionário, em regime regular e contínuo, do serviço de transporte ferroviário suburbano de passageiros no eixo ferroviário norte-sul, entre as estações de Roma-Areeiro, Entrecampos, Sete Rios, Campolide, Pragal, Corroios, Foros de Amora, Fogueteiro, Coina, Penalva, Pinhal Novo, Venda do Alcaide, Palmela e Setúbal.

2 — Por acordo entre o concedente e o concessionário, pode ser alterado o ponto extremo do serviço concessionado, estendendo-se a concessão, na margem norte, até à Gare do Oriente, e ou, na margem sul, até Praias do Sado.

3 — O concessionário explora ainda o serviço complementar de transporte rodoviário nos termos a prever no contrato de concessão.

4 — Caso os proveitos do serviço complementar de transporte rodoviário sejam superiores aos valores previstos no modelo financeiro anexo ao contrato de concessão, corrigidos pela inflação real nos termos aí previstos, para o respetivo ano, o concessionário entrega a diferença ao concedente.

5 — Caso os proveitos do serviço complementar de transporte rodoviário não atinjam os valores previstos no modelo financeiro anexo ao contrato de concessão, corrigidos pela inflação real nos termos aí previstos, para o respetivo ano, o concedente entrega a diferença ao concessionário.

6 — Os proveitos tarifários do serviço complementar rodoviário devem estar evidenciados nas demonstrações financeiras do concessionário e são auditados pela Inspeção-Geral de Finanças (IGF).

7 — As partes acordam que o serviço complementar de transporte rodoviário é retirado do objeto da concessão, nos termos previstos no contrato de concessão.

Base II

Outras atividades do concessionário

1 — Ao objeto principal do contrato de concessão acrescerá, a título acessório, a exploração das estações, interfaces, silos e parques de estacionamento das estações da margem sul do rio Tejo do Pragal, Corroios, Foros de Amora, Fogueteiro, Coina e Penalva, assim como das áreas comerciais incluídas nessas estações e interfaces, nos termos do respetivo contrato de concessão de exploração anexo ao contrato de concessão.

2 — O concessionário é obrigado a manter um sistema de informação contabilística por atividade; são atividades distintas:

- a) O serviço concessionado de transporte ferroviário;
- b) O serviço complementar de transporte rodoviário; e
- c) Cada uma das atividades acessórias ao serviço concessionado de transporte tal como definidas no contrato de concessão.

Base III

Prazo da concessão

1 — O contrato de concessão vigora até 30 de setembro de 2024.

2 — [Revogado].

3 — [Revogado].



4 — [Revogado].

5 — [Revogado].

Base III-A

Contrapartida em caso de não denúncia

[Revogada].

Base IV

Prestações de serviço público

1 — O concessionário é obrigado a realizar a exploração do serviço público concessionado nos termos previstos no contrato de concessão, garantindo uma oferta adequada aos níveis de procura, garantindo condições de qualidade, comodidade, rapidez e segurança, com respeito pelos limites de capacidade da infraestrutura e de acordo com todos os parâmetros a definir no contrato de concessão.

2 — No programa de oferta referido no número anterior o concessionário deve assegurar circulações de baixas taxas de utilização.

3 — [Revogado].

4 — [Revogado].

5 — Na repartição da capacidade da infraestrutura, a Infraestruturas de Portugal, S. A., deve assegurar o programa de oferta previsto no contrato de concessão renegociado nos termos da legislação aplicável.

Base V

Obrigações respeitantes à sociedade concessionária

1 — O concessionário tem como objeto social exclusivo o exercício das atividades previstas nas presentes bases e no contrato de concessão.

2 — Qualquer alteração ao contrato de sociedade do concessionário depende de autorização do concedente.

3 — As ações representativas do capital social do concessionário são obrigatoriamente nominativas e só podem ser transmitidas entre acionistas ou a terceiros, ou oneradas em favor dos mesmos, mediante autorização do concedente.

4 — [Revogado].

5 — Qualquer deliberação de fusão ou de cisão do concessionário depende de autorização do concedente.

6 — A violação do disposto na presente base implica a nulidade dos correspondentes atos ou contratos.

7 — O concessionário deve enviar ao concedente, no prazo de 30 dias após a celebração do contrato de concessão, a lista discriminada das participações qualificadas nas sociedades detentoras das suas participações sociais; sempre que tal lista for objeto de alterações, devem estas ser notificadas ao concedente no prazo de 30 dias a contar da respetiva formalização.

8 — Para os efeitos do disposto no número anterior, «participação qualificada» tem o significado estabelecido no n.º 7 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 298/92, de 31 de dezembro, com a redação vigente à data da publicação das presentes bases.

Base VI

Regime de riscos

1 — O concessionário assume integral responsabilidade pelos riscos relativos à concessão, exceto quando o contrário resulte expressamente das presentes bases ou do contrato de concessão.



2 — O concessionário é responsável por quaisquer prejuízos causados a terceiros, por ação ou omissão, no exercício das atividades que constituem o objeto do contrato de concessão, ainda que emergentes de atuação não culposa, bem como por todos os prejuízos causados, por ação ou por omissão, por qualquer pessoa ou entidade por si subcontratada ou a cuja colaboração recorra.

3 — Caso os proveitos tarifários do serviço ferroviário, devidamente evidenciados nas demonstrações financeiras do concessionário, auditados pela IGF, sejam superiores aos montantes previstos no modelo financeiro anexo ao contrato de concessão, corrigidos pela inflação real nos termos aí previstos, em determinado ano, o concessionário entrega a diferença ao concedente.

4 — Caso os proveitos tarifários do serviço ferroviário, devidamente evidenciados nas demonstrações financeiras do concessionário, auditados pela IGF, não atinjam os montantes previstos no modelo financeiro anexo ao contrato de concessão, corrigidos pela inflação real nos termos aí previstos, em determinado ano, o concedente entrega a diferença ao concessionário.

5 — Na determinação dos proveitos tarifários do serviço ferroviário a que aludem os números anteriores não são considerados eventuais descontos decorrentes da prestação simultânea de outros serviços compreendidos no âmbito da atuação do concessionário.

Base VI-A

Procedimento de acerto

O acerto dos valores eventualmente devidos por uma das partes à outra ao abrigo do disposto nas bases I, VI, VIII, VIII-A e XIII-A obedece ao procedimento previsto no contrato de concessão.

Base VII

Reposição do equilíbrio financeiro

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 6, o concessionário apenas tem direito à reposição do equilíbrio financeiro da concessão quando:

- a) O concedente imponha alterações unilaterais ao contrato de concessão suscetíveis de gerar uma diminuição de rendimentos ou um aumento de gastos;
- b) [Revogada];
- c) Ocorra a situação prevista na alínea b) do n.º 4 da base IX.

2 — O valor da reposição do equilíbrio financeiro deve corresponder ao necessário para repor as condições económicas de exploração que se verificariam caso não ocorresse o facto gerador de tal desequilíbrio.

3 — Para efeitos do disposto na presente base, o concessionário deve notificar o concedente da ocorrência de qualquer evento que possa dar lugar à reposição do equilíbrio financeiro da concessão, no prazo de 30 dias após a sua ocorrência.

4 — A reposição do equilíbrio financeiro efetuada nos termos da presente base é, relativamente ao evento que lhe deu origem, única, completa e final para todo o período da concessão, sem prejuízo de tal reposição ser parcialmente diferida em relação a quaisquer efeitos específicos do evento em causa que, pela sua natureza, não sejam suscetíveis de uma razoável avaliação imediata ou sobre cuja existência, incidência ou quantificação, as partes não hajam ainda chegado a acordo.

5 — A reposição do equilíbrio financeiro da concessão prevista nos números anteriores deve ser efetuada por acordo entre as partes, devendo o pagamento do respetivo valor ser efetuado através de uma, ou mais, das seguintes modalidades:

- a) Havendo pagamentos devidos pelo concessionário nos termos previstos no contrato de concessão, pela não entrega ao concedente dos mesmos até ao montante do valor fixado para a reposição;
- b) [Revogada];
- c) Pelo pagamento direto do concedente ao concessionário;
- d) Por qualquer outra modalidade.



6 — Não há lugar à reposição do equilíbrio financeiro da concessão quando o valor suscetível de gerar uma diminuição de rendimentos ou um aumento de gastos seja inferior a € 50 000.

7 — [Revogado].

Base VIII

Tarifas pela utilização da infraestrutura e outros pagamentos

1 — As tarifas devidas pelo concessionário pela utilização da infraestrutura são apuradas de acordo com o diretório da rede em vigor em cada momento, referido no artigo 30.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, na sua redação atual.

2 — Caso se verifique uma alteração do valor das tarifas constantes dos diretórios da rede, por referência ao diretório da rede para 2020, que resulte num agravamento dos custos do concessionário com o pagamento das mesmas previsto no modelo financeiro anexo ao contrato de concessão, corrigidos pela inflação real nos termos aí previstos, o concedente entrega-lhe a respetiva diferença.

3 — Caso se verifique uma alteração do valor das tarifas constantes dos diretórios da rede, por referência ao diretório da rede para 2020, que resulte numa redução dos custos do concessionário com o pagamento das mesmas previsto no modelo financeiro anexo ao contrato de concessão, corrigidos pela inflação real nos termos aí previstos, este entrega a respetiva diferença ao concedente.

4 — [Revogado].

5 — [Revogado].

6 — [Revogado].

7 — [Revogado].

Base VIII-A

Energia de tração

1 — Caso o custo anual do concessionário com a energia de tração seja superior ao previsto no modelo financeiro anexo ao contrato de concessão, o concedente entrega a respetiva diferença ao concessionário.

2 — Caso o custo anual do concessionário com a energia de tração seja inferior ao previsto no modelo financeiro anexo ao contrato de concessão, o concessionário entrega a respetiva diferença ao concedente.

Base IX

Atualização tarifária

1 — O concessionário procede à atualização tarifária que vier a ser definida pela Área Metropolitana de Lisboa ou por outra autoridade de transportes que seja competente, em cada ano civil, aplicando-se a todos os seus títulos, tendo em conta o Regulamento n.º 278-A/2019, de 27 de março de 2019, a Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, e o Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio.

2 — A atualização tarifária tem em consideração as tarifas previstas em anexo ao contrato de concessão ou as que se encontrem em vigor no momento da mesma.

3 — Para efeitos da atualização tarifária prevista na presente base, o concessionário deve, fundamentadamente, informar o concedente, com uma antecedência não inferior a 30 dias relativamente à data da produção de efeitos, da atualização pretendida.

4 — No prazo de 15 dias a contar da receção da proposta referida no número anterior, o concedente pode, fundamentadamente, opor-se à atualização tarifária nos termos propostos, caso:

a) O concessionário não observe o regime de atualização previsto na presente base e no contrato de concessão; ou

b) Existam razões de interesse público que obstem à atualização proposta.



5 — Ocorrendo a situação prevista na alínea *b*) do número anterior, o concessionário tem direito à reposição do equilíbrio financeiro da concessão nos termos previstos da base VII e no contrato de concessão.

Base IX-A

Regime tarifário facultativo

[Revogada].

Base X

Exclusividade

1 — A exploração do serviço concessionado entre as estações de Roma-Areeiro e Setúbal cabe em exclusivo ao concessionário.

2 — Ficam excluídas do regime estabelecido no número anterior as ligações ferroviárias suburbanas de passageiros entre as estações de Campolide e Roma-Areeiro e entre as estações de Pinhal Novo e Setúbal.

3 — Os comboios de longo curso, os comboios intercidades ou outros idênticos sob designação diversa só podem ter paragens, na margem sul do rio Tejo, na estação do Pragal e nas estações incluídas no troço entre Pinhal Novo e Setúbal.

4 — Os comboios regionais só podem ter paragens, na margem sul do rio Tejo, na estação do Pragal e nas estações incluídas no troço entre Pinhal Novo e Setúbal, só podendo proceder ao embarque de passageiros naquelas estações quando circulem no sentido norte-sul e ao desembarque de passageiros quando circulem no sentido sul-norte.

5 — O concessionário não pode explorar comercialmente sob qualquer forma a atividade de transporte ferroviário com início e termo na margem norte do rio Tejo sem atravessamento da Ponte de 25 de Abril.

6 — O concessionário não tem direito a qualquer compensação pelos prejuízos resultantes de eventuais alterações verificadas no sistema de transportes da área metropolitana de Lisboa, designadamente a abertura de novas infraestruturas de travessia no rio Tejo ou o incremento ou modernização dos serviços do transporte público rodoviário ou do transporte fluvial para a travessia do rio Tejo.

Base XI

Estabelecimento da concessão

1 — O estabelecimento da concessão compreende a universalidade dos bens e direitos afetos à mesma, incluindo, designadamente:

- a) [Revogada];
- b) Máquinas, equipamentos, aparelhagens e acessórios diretamente utilizados na produção, exploração e manutenção do serviço concessionado;
- c) Imóveis necessários à produção, exploração e manutenção do serviço concessionado;
- d) Relações e posições jurídicas diretamente relacionadas com a concessão, nomeadamente:
 - i) Relações de natureza laboral;
 - ii) Direitos de utilização da infraestrutura;
 - iii) Direitos de ocupação do complexo ferroviário de Coima;
 - iv) Direitos de exploração ou de gestão de outras áreas ou imóveis relacionados com a concessão;
 - v) Outras relações ou posições jurídicas decorrentes de atos ou contratos mencionados no contrato de concessão.



2 — Os bens referidos no número anterior integram o estabelecimento da concessão com quaisquer benfeitorias que neles tenham sido ou venham a ser executadas.

3 — Os bens integrantes do estabelecimento da concessão deverão encontrar-se, a todo o tempo, afetos ao serviço concessionado, ressalvadas as imobilizações estritamente necessárias a operações de manutenção ou reparação.

4 — O concessionário elaborará e manterá atualizado um inventário dos bens afetos à concessão, assim como dos bens que deixem de estar afetos à mesma, de acordo com as regras a estabelecer no contrato de concessão.

5 — O concessionário obriga-se a manter em bom estado de funcionamento, conservação e segurança, a expensas suas, os bens afetos à concessão, efetuando para tanto as reparações, renovações, adaptações e modernizações necessárias ao bom desempenho das prestações colocadas a seu cargo pelas presentes bases ou pelo contrato de concessão.

Base XII

Contratos acessórios

1 — São considerados instrumentais e dependentes do cumprimento pelo concessionário das obrigações inerentes às presentes bases e ao contrato de concessão os seguintes contratos que serão anexos ao contrato de concessão:

- a) Contrato de utilização da infraestrutura;
- b) [Revogada];
- c) Contrato de exploração do serviço rodoviário;
- d) Contrato relativo ao sistema de monitorização do desempenho;
- e) Outros contratos denominados como acessórios no contrato de concessão.

2 — As presentes bases e o contrato de concessão serão parâmetro de validade dos contratos previstos no número anterior, que não os poderão contrariar ou conter disposições que conduzam a resultados que frustrem os seus objetivos, bem como de quaisquer outros contratos diretamente relacionados com a concessão que venham a ser celebrados.

3 — O concessionário obriga-se a não alterar ou resolver os contratos referidos no n.º 1 sem autorização do concedente.

4 — O concessionário não poderá opor ao concedente quaisquer exceções ou meios de defesa que resultem das relações contratuais referidas nos números anteriores.

5 — O concessionário garantirá que as entidades contratantes dos contratos referidos no n.º 1 terão pleno conhecimento da sua natureza instrumental e dependente relativamente a este contrato.

Base XIII

Material circulante

[Revogada].

Base XIII-A

Material circulante

1 — A manutenção do material circulante e a aquisição de novo material circulante são reguladas pelo contrato de concessão e respetivos anexos, bem como pelos instrumentos contratuais que implementam a sua locação operacional.

2 — A variação dos juros devidos pela renda do material circulante origina acordos entre as Partes nos termos previstos no contrato de concessão e nos instrumentos contratuais que implementam a sua locação operacional.

Base XIV

Fiscalização e monitorização

1 — A atividade do concessionário está sujeita à fiscalização e monitorização do concedente, o qual poderá promover as auditorias que entender necessárias.

2 — A fiscalização e monitorização prevista no número anterior compete ao membro do Governo responsável pela área governativa das finanças, no que respeita aos aspetos económicos e financeiros, e ao membro do Governo responsável pela área governativa das infraestruturas, nos demais.

3 — As competências do membro do Governo responsável pela área governativa das finanças são exercidas pela IGF e as do membro do Governo responsável pela área governativa das infraestruturas são, relativamente a aspetos técnicos e operacionais e nos termos expressamente previstos na legislação e no contrato de concessão, pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.).

4 — No âmbito das suas atribuições de fiscalização e de gestor do contrato, o IMT, I. P., fiscaliza, entre outros aspetos, a atividade do concessionário em tudo o que respeite à exploração, com vista à verificação, designadamente:

a) Das condições de segurança, operacionalidade, eficiência, rapidez, comodidade, conforto e asseio do material circulante e dos demais meios de exploração ferroviária em geral;

b) Da adequação da capacidade de transporte aos níveis da procura, em condições de perfeita fiabilidade e pontualidade;

c) Da disponibilidade, qualidade e quantidade dos recursos humanos e da sua preparação para levar a cabo as ações exigidas para a exploração da concessão;

d) Do livre acesso de todos os passageiros que utilizem o sistema aos serviços que integrem a exploração do mesmo, sem qualquer discriminação quanto às condições de acesso e realização, para além das impostas pelo regime tarifário;

e) Do cumprimento de todas as normas legais, regulamentares e contratuais aplicáveis à exploração da concessão, bem como das imposições e diretrizes impostas pelas autoridades competentes.

5 — A concessão está, ainda, sujeita à regulação e supervisão da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, nos termos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, e do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, ambos na sua redação atual.

Base XV

Penalidades por mora ou cumprimento defeituoso

1 — O incumprimento de qualquer das obrigações decorrentes das presentes bases ou do contrato de concessão pelo concessionário está sujeito a penalidades, cujos limites mínimos e máximos serão fixados, em função da gravidade da infração, no contrato de concessão.

2 — A aplicação das penalidades previstas na presente base é da competência do IMT, I. P.

3 — O projeto de decisão sobre a penalidade a aplicar será notificado por escrito ao concessionário, o qual terá direito a apresentar a sua defesa escrita no prazo de 20 dias.

4 — A decisão final sobre a aplicação da penalidade, com os respetivos fundamentos, será notificada por escrito ao concessionário.

5 — A dedução de impugnação do ato que aplique a multa não suspende a obrigação de pagamento da mesma.

6 — Os montantes das penalidades referidos no n.º 1 serão automaticamente atualizados no início de cada ano civil, logo que disponibilizado pelo Instituto Nacional de Estatística o IPC total, exceto habitação referente ao ano anterior.

7 — O pagamento das penalidades previstas na presente base não isenta o concessionário da responsabilidade criminal, contraordenacional e civil a que eventualmente haja lugar, nem exclui a fiscalização, controlo e poder sancionatório de outras entidades que decorram da lei ou de regula-



mento, nem tão-pouco prejudica a possibilidade de sequestro, resolução ou resgate da concessão nos termos das bases XVI a XVIII.

8 — O produto das multas aplicadas ao abrigo destas bases ou do contrato de concessão reverte para o IMT, I. P., e para o Estado, na proporção de 40 % e 60 %, respetivamente.

Base XVI

Sequestro

1 — O concedente pode intervir na concessão sempre que se dê, ou se afigure iminente, uma cessação ou interrupção total ou parcial da prestação a cargo do concessionário não autorizada e não devida a força maior, ou se verifiquem graves deficiências na respetiva organização ou funcionamento ou no estado geral dos bens afetos àquela, em termos suscetíveis de comprometerem os objetivos do transporte ferroviário suburbano de passageiros concessionado.

2 — Verificado o sequestro, o concessionário suportará não apenas os encargos resultantes da manutenção do serviço mas, também, quaisquer despesas extraordinárias necessárias ao restabelecimento da normalidade da exploração e gestão que não possam ser cobertas pelos resultados daquela.

3 — Logo que cessem os fundamentos de sequestro e o concedente julgue oportuno, o concessionário é notificado para retomar, na data que lhe for fixada, a normal exploração e gestão da concessão.

4 — Se o concessionário não quiser ou não puder retomar a exploração e gestão da concessão ou se, tendo-o feito, continuarem a verificar-se graves deficiências na organização ou funcionamento da mesma ou no estado geral dos bens a ela afetos, o concedente pode declarar a imediata resolução do contrato de concessão.

Base XVII

Resolução

1 — O concedente pode resolver o contrato de concessão nos termos a definir naquele contrato.

2 — A resolução prevista no n.º 1 implica, nomeadamente, a reversão, para o Estado, de todos os bens e direitos afetos à concessão.

Base XVIII

Resgate

1 — A concessão só pode ser resgatada, mediante comunicação escrita do concedente, a partir de 28 de fevereiro de 2023.

2 — Em caso de resgate, o concedente assume os ativos do concessionário afetos à concessão com os ónus ou encargos que tenham sido constituídos com autorização do concedente.

3 — O concedente assume os passivos do concessionário afetos à concessão, desde que, comprovadamente:

- a) Resultem diretamente de atividade incluída no objeto da concessão e tenham sido, sejam ou venham a ser necessários para a prossecução desse objeto;
- b) Tenham sido constituídos em data anterior à comunicação do resgate feita pelo concedente ou em data posterior com autorização por escrito do concedente; e
- c) Sejam o resultado de negociação zelosa e diligente efetuada pelo concessionário.

4 — O concedente paga ao concessionário o valor financeiro correspondente ao período remanescente da concessão, calculado de acordo com o modelo financeiro em anexo ao contrato de concessão.

5 — As assunções a que se referem os n.ºs 3 e 4 ficam condicionadas à realização de uma auditoria, sob responsabilidade de entidade designada por acordo entre concedente e concessio-



nário, e aos resultados da mesma; tal auditoria terá a duração máxima de seis meses a contar do início das diligências à mesma inerentes; a auditoria destina-se a:

- a) Verificar se os ativos da concessão a assumir pelo concedente correspondem aos ativos que existiriam caso não tivesse ocorrido o resgate da concessão;
- b) Verificar se os ativos da concessão a assumir pelo concedente se encontram em perfeitas condições de operacionalidade, utilização e manutenção, salvo o desgaste decorrente da normal utilização no âmbito da concessão;
- c) Verificar se os passivos do concessionário preenchem os pressupostos definidos no n.º 3;
- d) Verificar o valor financeiro do período remanescente, de acordo com o previsto no modelo financeiro anexo ao contrato de concessão.

6 — Para além do que resultar dos números anteriores, o concedente não é responsável, perante terceiros, por quaisquer encargos decorrentes da atividade do concessionário anterior ao resgate e é titular, em relação a este, de direito de regresso relativamente a todo e qualquer encargo que tenha de suportar relacionado com tal atividade.

7 — [Revogado].

Base XIX

Lei aplicável e arbitragem

- 1 — O contrato de concessão rege-se pela lei portuguesa.
- 2 — Qualquer litígio entre o concedente e o concessionário respeitante à concessão que não possa ser resolvido por conciliação, de acordo com o disposto no contrato de concessão, será submetido ao foro arbitral.
- 3 — A arbitragem decorrerá em Lisboa, funcionando o tribunal de acordo com as regras indicadas no contrato de concessão.

112870117