



# DIÁRIO DA REPÚBLICA

Sexta-feira, 30 de dezembro de 2016

Número 250

## ÍNDICE

### 3.º SUPLEMENTO

#### Presidência do Conselho de Ministros

##### Resolução do Conselho de Ministros n.º 84-Q/2016:

Autoriza o conselho diretivo do Instituto da Segurança Social, I. P., a realizar despesa relativa à aquisição de bens alimentares, com recurso ao Programa Operacional de Auxílio às Pessoas Mais Carentes (2014-2020) . . . . . 5158-(121)

##### Resolução do Conselho de Ministros n.º 84-R/2016:

Autoriza o conselho diretivo do Instituto da Segurança Social, I. P., a realizar despesa relativa à aquisição de serviços de gestão operacional de centro de contacto . . . . . 5158-(121)

##### Resolução do Conselho de Ministros n.º 84-S/2016:

Autoriza, no âmbito do programa de alienação de 12 aeronaves F-16 à Roménia, a realização da despesa destinada a suportar os encargos da Força Aérea Portuguesa com a substituição e atualização de equipamentos de guerra eletrónica e a prestação de bens e serviços adicionais de apoio logístico. . . . . 5158-(122)

#### Finanças

##### Portaria n.º 345-A/2016:

Alteração à Portaria n.º 150/2004, de 13 de fevereiro . . . . . 5158-(123)

##### Portaria n.º 345-B/2016:

Portaria que fixa o valor médio de construção por metro quadrado, para efeitos do artigo 39.º do Código do Imposto Municipal sobre Imóveis, a vigorar no ano de 2017 . . . . 5158-(124)

#### Finanças e Economia

##### Portaria n.º 345-C/2016:

A presente portaria atualiza o valor da taxa unitária do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos aplicável no continente à gasolina sem chumbo e ao gasóleo rodoviário . . . . . 5158-(125)

#### Finanças e Ambiente

##### Portaria n.º 345-D/2016:

Atualização dos fatores de correção extraordinária das rendas para o ano de 2017. . . . . 5158-(125)

**Cultura e Planeamento e Infraestruturas****Portaria n.º 345-E/2016:**

Regula os termos e condições do financiamento dos incentivos do Estado à comunicação social nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 45.º do Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro . . . . . 5158-(128)

**Ambiente****Decreto-Lei n.º 86-D/2016:**

Atribui ao município de Lisboa a assunção plena das atribuições e competências legais no que respeita ao serviço público de transporte coletivo de superfície de passageiros na cidade de Lisboa, transfere a posição contratual detida pelo Estado no Contrato de Concessão de Serviço Público celebrado com a Carris, e transmite a totalidade das ações representativas do capital social da Carris do Estado para o município de Lisboa . . . . . 5158-(128)



**PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS****Resolução do Conselho de Ministros n.º 84-Q/2016**

O Fundo de Auxílio Europeu às Pessoas Mais Carenciadas (FEAC) foi instituído pela Comissão Europeia através do Regulamento (UE) n.º 223/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2014, com o objetivo de reforçar a coesão social, contribuindo para reduzir a pobreza e, em última análise, erradicar as formas mais graves de pobreza na União Europeia mediante o apoio aos dispositivos nacionais que prestam assistência não financeira a fim de atenuar a privação alimentar e a privação material grave, contribuindo para a inclusão social das pessoas mais carenciadas. O FEAC tem também como objetivo mitigar as formas de pobreza com maior impacto em termos de exclusão social, designadamente no que respeita a realidades como os sem-abrigo, a pobreza infantil e a privação de alimentos.

Neste contexto, por decisão de execução da Comissão Europeia de 17 de dezembro de 2014, foi aprovado o programa operacional de distribuição de alimentos e ou assistência material de base para apoio do FEAC em Portugal para o período compreendido entre 1 de janeiro de 2014 e 31 de dezembro de 2020.

Assim, e no sentido de assegurar o fornecimento de produtos alimentares às pessoas mais carenciadas, para um período de 24 meses, importa desenvolver o respetivo procedimento de contratação pública, através de concurso público com publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*, para a aquisição de produtos alimentares.

Estima-se que os montantes envolvidos na aquisição destes produtos possam ascender a € 66 120 373,59, acrescidos de IVA à taxa legal em vigor.

Nos termos do Decreto-Lei n.º 83/2012, de 30 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 167/2013, de 30 de dezembro, o Instituto da Segurança Social, I. P. (ISS, I. P.), é o organismo responsável pela coordenação global das políticas de ação social.

Pelo papel desempenhado no desenvolvimento das medidas de combate à pobreza, no âmbito das suas atribuições, o ISS, I. P., assume a gestão dos apoios a conceder no âmbito do FEAC, enquanto organismo beneficiário na Operação «Aquisição de Produtos Alimentares por Entidades Públicas» e organismo intermediário na Operação «Distribuição de Produtos Alimentares por Organizações Parceiras».

Assim:

Nos termos da alínea e) do n.º 1 do artigo 17.º e do n.º 1 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho, mantidos em vigor pela alínea f) do n.º 1 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, da alínea b) do n.º 1 do artigo 20.º, dos artigos 38.º e 109.º do Código dos Contratos Públicos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, e da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Autorizar o conselho diretivo do Instituto da Segurança Social, I. P., a realizar a despesa relativa à aquisição de bens alimentares com recurso ao Programa Operacional de Auxílio às Pessoas Mais Carenciadas (2014-2020), até ao montante máximo global de € 66 120 373,59, acrescido de IVA à taxa legal em vigor.

2 — Determinar que os encargos resultantes do disposto no número anterior não podem exceder, em cada ano eco-

nómico, os seguintes montantes, aos quais acresce IVA à taxa legal em vigor:

- a) 2017: € 16 530 093,40;
- b) 2018: € 33 060 186,79;
- c) 2019: € 16 530 093,40.

3 — Estabelecer que o montante fixado no número anterior para cada ano económico pode ser acrescido do saldo apurado no ano que antecede.

4 — Determinar, ao abrigo do disposto na alínea b) do n.º 1 do artigo 20.º do Código dos Contratos Públicos (CCP), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, o recurso ao procedimento pré-contratual de concurso público, com publicação de anúncio no *Jornal Oficial da União Europeia*, nos termos dos artigos 130.º e 131.º do CCP.

5 — Estabelecer que os encargos financeiros decorrentes da presente resolução são suportados por verbas do Programa Operacional de Auxílio às Pessoas Mais Carenciadas, a inscrever nos orçamentos da segurança social para os anos de 2017, 2018 e 2019.

6 — Delegar no conselho diretivo do Instituto da Segurança Social, I. P., a competência para a prática de todos os atos a realizar no âmbito da presente resolução.

7 — Determinar que a presente resolução produz efeitos a partir da data da sua aprovação.

Presidência do Conselho de Ministros, 15 de dezembro de 2016. — Pelo Primeiro-Ministro, *Augusto Ernesto Santos Silva*, Ministro dos Negócios Estrangeiros.

**Resolução do Conselho de Ministros n.º 84-R/2016**

O Instituto da Segurança Social, I. P. (ISS, I. P.), é um instituto público de regime especial, integrado na administração indireta do Estado, dotado de autonomia administrativa, financeira e património próprio, tendo como missão a gestão dos regimes de segurança social, o reconhecimento dos direitos e o cumprimento das obrigações decorrentes dos regimes de segurança social e, bem assim, assegurar a aplicação dos acordos internacionais nesta área, tal como previsto nos artigos 1.º e 3.º do Decreto-Lei n.º 83/2012, de 30 de março.

O ISS, I. P., desenvolve a sua atividade em todo o território nacional continental detendo, além dos serviços centrais, 18 centros distritais, o Centro Nacional de Pensões e uma rede de mais de 300 serviços de atendimento.

No âmbito das atribuições consagradas nos respetivos estatutos, o ISS, I. P., carece de ter ao dispor instrumentos devidamente adaptados às especificidades da sua atuação, designadamente ao nível do contacto com os cidadãos e as empresas, respondendo às suas necessidades de acesso a informação de forma simples, rápida e eficaz, garantindo a qualidade de serviço ao nível da informação geral e sobre o processo prestada, bem como um atendimento integrado, através de ferramentas e tecnologias adequadas, inovadoras e eficazes.

O atual modelo de atendimento telefónico, designado por Linha Segurança Social, tem-se revelado manifestamente insuficiente em termos de resposta, não satisfazendo cabalmente as necessidades dos clientes do ISS, I. P. Este facto é comprovado, designadamente, pela reduzida taxa efetiva de atendimento que se regista, na ordem dos 25 %, face às tentativas de chamadas verificadas, não sendo atendidos a maior parte dos contactos telefónicos efetuados para a referida linha da segurança social.

Por outro lado, verifica-se que os recursos afetos a esta solução são desviados de outras áreas de atuação, com grande prejuízo para áreas fulcrais da segurança social, designadamente ao nível da atribuição de prestações sociais, cujos tempos médios de resposta sofreram um agravamento nos últimos anos.

Urge, por conseguinte, adotar medidas que permitam inverter esta situação, melhorando o circuito de comunicação entre a segurança social e os cidadãos e empresas respondendo de forma mais célere às solicitações, através da associação de novas tecnologias enquanto meios privilegiados de resposta.

O Programa do XXI Governo Constitucional, nas suas linhas orientadoras para a área da segurança social, refere que a confiança dos cidadãos assenta, entre outros aspetos, na proximidade e na facilidade de acesso à informação relevante. Nesse sentido, preconiza-se um triplo canal de relacionamento com a segurança social — *online*, telefónico e presencial —, complementar entre si, de modo a assegurar uma cobertura e um dimensionamento adequados às solicitações, impondo-se, assim, que o atendimento telefónico tenha uma efetiva capacidade de resposta.

Importa, também, realçar que a adoção de um novo modelo de atendimento, assente no reforço dos mecanismos de atendimento não presencial, permite diminuir as deslocações aos serviços, com inerentes mais-valias ao nível da eficiência e de poupanças de custos para os utentes e para a Administração.

Para cumprir os objetivos precedentemente referidos, pretende o ISS, I. P., proceder à aquisição de serviços de gestão operacional de centro de contacto, pelo período de trinta e seis meses, cuja despesa corresponde ao montante máximo global de € 6 607 440,00, acrescido de IVA à taxa legal em vigor.

Assim:

Nos termos da alínea *e*) do n.º 1 do artigo 17.º e do n.º 1 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho, mantidos em vigor pela alínea *f*) do n.º 1 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, da alínea *b*) do n.º 1 do artigo 20.º, dos artigos 38.º e 109.º do Código dos Contratos Públicos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, e da alínea *g*) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Autorizar o conselho diretivo do Instituto da Segurança Social, I. P. (ISS, I. P.), a realizar a despesa relativa à aquisição de serviços de gestão operacional de centro de contacto, até ao montante máximo global de € 6 607 440,00, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, com recurso ao procedimento pré-contratual de concurso público, com publicação de anúncio no *Jornal Oficial da União Europeia*.

2 — Determinar que os encargos resultantes do disposto no número anterior não podem exceder, em cada ano económico, os seguintes montantes, aos quais acresce IVA à taxa legal em vigor:

- a) 2017: € 1 101 240,00;
- b) 2018: € 2 202 480,00;
- c) 2019: € 2 202 480,00;
- d) 2020: € 1 101 240,00.

3 — Estabelecer que o montante fixado no número anterior para cada ano económico pode ser acrescido do saldo apurado no ano que antecede.

4 — Estabelecer que os encargos decorrentes da presente resolução são suportados por verbas adequadas a

inscrever nos orçamentos do ISS, I. P., para os anos de 2017, 2018, 2019 e 2020.

5 — Delegar, com faculdade de delegação, no Ministro do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social, a competência para a prática de todos os atos a realizar no âmbito da presente resolução.

6 — Determinar que a presente resolução produz efeitos a partir da data da sua aprovação.

Presidência do Conselho de Ministros, 15 de dezembro de 2016. — Pelo Primeiro-Ministro, *Augusto Ernesto Santos Silva*, Ministro dos Negócios Estrangeiros.

### Resolução do Conselho de Ministros n.º 84-S/2016

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 55/2013, de 21 de agosto, autorizou, no âmbito da alienação pelo Estado Português de 12 aeronaves F-16 à Roménia, a realização da despesa destinada a suportar os encargos decorrentes do contrato a celebrar, nomeadamente com a preparação e a atualização da configuração das aeronaves F-16 MLU, a revisão geral dos motores, a formação, treino e apoio logístico inicial e a sustentação de uma equipa de apoio técnico na Roménia, bem como a atualização dos três aviões F-16 cedidos a Portugal na condição *Excess Defense Articles* (EDA).

Neste seguimento, foi celebrado o contrato n.º 0017-1/DGAIED/2013, relativo à alienação de aeronaves, bens e serviços da Força Aérea Portuguesa à Roménia. Entretanto, a Roménia manifestou interesse em aprofundar a cooperação com Portugal para a consolidação da capacidade operacional F-16 romena, solicitando a aquisição de equipamentos de autoproteção de guerra eletrónica, bem como de um conjunto adicional de bens e de serviços de apoio logístico continuado. Porém, para permitir a alienação dos equipamentos de guerra eletrónica à Roménia, sem afetar a capacidade operacional da Força Aérea Portuguesa, é necessário adquirir equipamentos na condição de usados, que serão objeto de atualização para garantir a sua operacionalidade. A aquisição, a substituição e a atualização de equipamentos de guerra eletrónica, assim como o conjunto adicional de bens e serviços de apoio logístico a prestar à Roménia, têm custos identificados em € 8 400 000,00. Estes custos serão integralmente suportados pelas receitas que resultam do aditamento a efetuar ao contrato de alienação de 12 aeronaves F-16 celebrado com a Roménia. Os pagamentos da Roménia a Portugal, resultantes do aditamento ao contrato, serão sempre anteriores ao momento da realização da despesa.

O aditamento ao referido contrato, além de permitir a continuação e o reforço da cooperação com um país aliado, possibilita também uma partilha de custos entre a Roménia e Portugal, nomeadamente na aquisição de material, na manutenção de nível intermédio e na partilha dos serviços, com benefício para ambas as partes. Esta partilha de custos, associada à utilização da capacidade sobranter e das competências técnicas existentes na Força Aérea, permite o incremento da capacidade operacional instalada, com um reforço da disponibilidade de equipamentos de guerra eletrónica que equipam vários sistemas de armas da Força Aérea Portuguesa.

Apesar da competência do Ministro da Defesa Nacional, nos termos do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 48/89, de 22 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 223/92, de 20 de outubro, para proceder à alienação de todo o material de guerra que tenha sido considerado disponível, a alienação

à Roménia dos sistemas de defesa de guerra eletrónica envolve a assunção de despesa que, nos termos dos artigos 17.º e 22.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho, mantidos em vigor pela alínea f) do n.º 1 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, é da competência do Conselho de Ministros.

Assim:

Nos termos da alínea e) do n.º 1 do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho, mantida em vigor pela alínea f) do n.º 1 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, e da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Autorizar, no âmbito do projeto para alienação pelo Estado Português de 12 aeronaves F-16 à Roménia, a realização da despesa destinada a suportar os encargos da Força Aérea Portuguesa com a aquisição, a substituição e a atualização de equipamentos de guerra eletrónica e a prestação de bens e serviços adicionais de apoio logístico, até ao montante de € 8 400 000,00 com o IVA incluído, quando aplicável, não podendo exceder, em cada ano económico, os seguintes montantes:

2017 — € 5 900 000,00;

2018 — € 2 500 000,00.

2 — Determinar que os encargos orçamentais decorrentes da presente resolução, identificados no número anterior e que acrescem aos constantes da Resolução do Conselho de Ministros n.º 55/2013, de 21 de agosto, são integralmente suportados pelas receitas que resultam do aditamento ao contrato n.º 0017-1/DGAIED/2013, de alienação de 12 aeronaves F-16, a celebrar com a Roménia.

3 — Determinar que o montante fixado no n.º 1 para 2018 pode ser acrescido do saldo apurado em 2017.

4 — Delegar no Ministro da Defesa Nacional, com faculdade de subdelegação, a competência para a prática de todos os atos a realizar no âmbito da presente resolução.

5 — Determinar que a presente resolução produz efeitos a partir da data da sua aprovação.

Presidência do Conselho de Ministros, 15 de dezembro de 2016. — Pelo Primeiro-Ministro, *Augusto Ernesto Santos Silva*, Ministro dos Negócios Estrangeiros.

## FINANÇAS

### Portaria n.º 345-A/2016

de 30 de dezembro

A Portaria n.º 150/2004, de 13 de fevereiro, procedeu à publicação, para todos os efeitos previstos na lei, da lista dos países, territórios e regiões com regimes de tributação privilegiada claramente mais favoráveis.

Em 2011, procedeu-se à alteração daquela lista para eliminação da República de Chipre e o Grão-Ducado do Luxemburgo, ambos Estados membros da União Europeia.

Decorridos cinco anos desde a última alteração, o Governo considera agora oportuno proceder a uma nova revisão, tendo em conta os desenvolvimentos entretanto ocorridos ao nível da implementação de mecanismos antiabuso no plano da tributação internacional, os quais tornam, nalguns casos, desnecessária a manutenção de determinados países, territórios e regiões na lista.

Destaca-se, designadamente, a adesão voluntária de certos países, territórios e regiões que atualmente ainda constam da lista, a instrumentos legais de natureza vinculativa de troca automática de informações no domínio da fiscalidade, tanto ao nível da União Europeia como da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE) e a conclusão de Convenções para Evitar a Dupla Tributação e Prevenir a Evasão Fiscal (CDT) e de Acordos sobre Troca de Informações em Matéria Fiscal (ATI).

Os mecanismos bilaterais e multilaterais de troca de informações são suscetíveis de permitir, relativamente aos países que neles participam efetivamente, o controlo da deslocação de patrimónios ou rendimentos para regimes mais favoráveis que configure uma erosão da base tributária portuguesa. Acresce, que a eliminação da lista não traduz de forma automática a desconsideração da jurisdição em causa do âmbito das restantes normas antiabuso dispersas pelo sistema tributário português que contenham critérios materiais adicionais alternativos à mera presença na lista (v.g. eliminação da dupla tributação económica de lucros e reservas distribuídos ou imputação de rendimentos de entidades não residentes sujeiras a um regime fiscal privilegiado), critérios materiais que foram reforçados pelas alterações legislativas introduzidas pela Lei do Orçamento do Estado para 2017.

Ora, no caso de Jersey, Ilha de Man e Uruguai, cumpre referir que são todos membros do Fórum Global sobre Transparência e Troca de Informações para efeitos Fiscais e que de acordo com a avaliação realizada por esse organismo da OCDE, Jersey e o Uruguai foram considerados «largely compliant» e a Ilha de Man «compliant».

Acresce, que Jersey e a Ilha de Man assinaram um ATI com Portugal em 2010, e no caso do Uruguai está em vigor uma Convenção para Evitar a Dupla Tributação e Prevenir a Evasão Fiscal em Matéria de Impostos sobre o Rendimento e sobre o Património, o qual inclui uma norma sobre troca de informações em matéria fiscal.

Finalmente, todas as jurisdições referidas aderiram plenamente ao Acordo Multilateral das Autoridades Competentes para a Troca Automática de Informações de Contas Financeiras, celebrado ao abrigo da Convenção relativa à Assistência Mútua em Matéria Fiscal da OCDE, adotada em Estrasburgo, em 25 de janeiro de 1988, conforme revista pelo Protocolo de Revisão à Convenção relativa à Assistência Mútua em Matéria Fiscal, adotado em Paris, em 27 de maio de 2010.

Nestes termos, o Governo considera necessário proceder à revisão da lista constante da Portaria n.º 150/2004, de 13 de fevereiro, com a consequente eliminação do seu âmbito de aplicação de Jersey, Ilha de Man e Uruguai.

Assim, manda o Governo, pelo Ministro das Finanças, o seguinte:

Artigo 1.º

#### Alteração à Portaria n.º 150/2004, de 13 de fevereiro

Para os efeitos previstos na lei, a lista dos países, territórios e regiões com regimes de tributação privilegiada, claramente mais favoráveis, constante da Portaria n.º 150/2004, de 13 de fevereiro, passa a ter a seguinte redação:

- 1) Andorra;
- 2) Anguilla;
- 3) Antígua e Barbuda;
- 4) Antilhas Holandesas;
- 5) Aruba;

- 6) Ascensão;
- 7) Bahamas;
- 8) Bahrain;
- 9) Barbados;
- 10) Belize;
- 11) Ilhas Bermudas;
- 12) Bolívia;
- 13) Brunei;
- 14) Ilhas do Canal (Alderney, Guernese, Great Stark, Herm, Little Sark, Brechou, Jethou e Lihou);
- 15) Ilhas Cayman;
- 16) Ilhas Cocos o Keeling;
- 17) *(Revogado.)*
- 18) Ilhas Cook;
- 19) Costa Rica;
- 20) Djibouti;
- 21) Dominica;
- 22) Emiratos Árabes Unidos;
- 23) Ilhas Falkland ou Malvinas;
- 24) Ilhas Fiji;
- 25) Gâmbia;
- 26) Grenada;
- 27) Gibraltar;
- 28) Ilha de Guam;
- 29) Guiana;
- 30) Honduras;
- 31) Hong Kong;
- 32) Jamaica;
- 33) Jordânia;
- 34) Ilhas de Queshm;
- 35) Ilha de Kiribati;
- 36) Koweit;
- 37) Labuán;
- 38) Líbano;
- 39) Libéria;
- 40) Liechtenstein;
- 41) *(Revogado.)*
- 42) Ilhas Maldivas;
- 43) *(Revogado.)*
- 44) Ilhas Marianas do Norte;
- 45) Ilhas Marshall;
- 46) Maurícias;
- 47) Mónaco;
- 48) Monserrate;
- 49) Nauru;
- 50) Ilhas Natal;
- 51) Ilha de Niue;
- 52) Ilha Norfolk;
- 53) Sultanato de Oman;
- 54) Ilhas do Pacífico não compreendidas nos restantes números;
- 55) Ilhas Palau;
- 56) Panamá;
- 57) Ilha de Pitcairn;
- 58) Polinésia Francesa;
- 59) Porto Rico;
- 60) Quatar;
- 61) Ilhas Salomão;
- 62) Samoa Americana;
- 63) Samoa Ocidental;
- 64) Ilha de Santa Helena;
- 65) Santa Lúcia;
- 66) São Cristóvão e Nevis;
- 67) São Marino;
- 68) Ilha de São Pedro e Miguelon;

- 69) São Vicente e Grenadinas;
- 70) Seychelles;
- 71) Suazilândia;
- 72) Ilhas Svalbard (arquipélago Spitsbergen e ilha Bjornoya);
- 73) Ilha de Tokelau;
- 74) Tonga;
- 75) Trinidad e Tobago;
- 76) Ilha Tristão da Cunha;
- 77) Ilhas Turks e Caicos;
- 78) Ilha Tuvalu;
- 79) *(Revogado.)*
- 80) República de Vanuatu;
- 81) Ilhas Virgens Britânicas;
- 82) Ilhas Virgens dos Estados Unidos da América;
- 83) República Árabe do Yémen.

#### Artigo 2.º

##### Produção de efeitos

A presente portaria produz efeitos a partir de 1 de janeiro de 2017.

O Ministro das Finanças, *Mário José Gomes de Freitas Centeno*, em 29 de dezembro de 2016.

#### Portaria n.º 345-B/2016

de 30 de dezembro

O Código do Imposto Municipal sobre Imóveis, abreviadamente designado por CIMI, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 287/2003, de 12 de novembro, estabelece nos seus artigos 38.º e 39.º que um dos elementos objetivos integrados na fórmula de cálculo do sistema de avaliação de prédios urbanos é o valor médio de construção por metro quadrado, a fixar anualmente, sob proposta da Comissão Nacional de Avaliação de Prédios Urbanos (CNAPU), ouvidas as entidades previstas na lei, em conformidade com o previsto na alínea *d*) do n.º 1 do artigo 62.º do mesmo Código.

Assim:

Manda o Governo, pelo Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais, em conformidade com o n.º 3 do artigo 62.º do Código do Imposto Municipal sobre Imóveis, e na sequência de proposta da Comissão Nacional de Avaliação de Prédios Urbanos, o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Fixação do valor médio de construção

É fixado em € 482,40 o valor médio de construção por metro quadrado, para efeitos do artigo 39.º do Código do Imposto Municipal sobre Imóveis, a vigorar no ano de 2017.

#### Artigo 2.º

##### Âmbito da aplicação

A presente portaria aplica-se a todos os prédios urbanos cujas declarações modelo 1, a que se referem os artigos 13.º e 37.º do Código do Imposto Municipal sobre Imóveis, sejam entregues a partir de 1 de janeiro de 2017.

O Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais, *Fernando António Portela Rocha de Andrade*, em 29 de dezembro de 2016.

**FINANÇAS E ECONOMIA****Portaria n.º 345-C/2016**

O Orçamento do Estado para 2017 tem como base, conforme consta do respetivo relatório, «*uma descida na tributação sobre a gasolina com contrapartida numa subida de igual montante da tributação do gasóleo. Simultaneamente, introduz-se uma moratória na incorporação de biocombustíveis no gasóleo e gasolina, evitando a subida dos seus preços base. O conjunto das alterações será assim neutro do ponto de vista do preço do gasóleo e contribuirá para a redução do preço da gasolina.*»

Com efeito, o artigo 176.º do Orçamento de Estado para 2017 derogou a meta de incorporação de biocombustíveis, tendo em vista evitar por essa via uma subida de cerca de 2 cêntimos no preço de todos os combustíveis.

Essa margem de 2 cêntimos, alcançada pela mencionada derrogação da meta de incorporação de biocombustíveis, permite aproximar a tributação entre a gasolina e o gasóleo, reduzindo em dois cêntimos o ISP sobre a gasolina e aumentando em dois cêntimos o ISP sobre o gasóleo.

Conjugando o efeito das duas medidas — alteração dos biocombustíveis (menos 2 cêntimos de custos incorporados nos combustíveis em relação ao previsto) e alteração do ISP (menos 2 cêntimos na gasolina e mais 2 cêntimos no gasóleo) —, criam-se as condições para o seguinte efeito: uma redução daquele que seria o preço da gasolina em 2017; uma manutenção daquele que seria o preço do gasóleo em 2017.

Aproxima-se, assim, o ISP vigente em Portugal do praticado na média dos países ocidentais da União Europeia. Os impostos especiais de consumo na Alemanha, Áustria, Bélgica, Espanha, Finlândia, França, Irlanda, Itália, Luxemburgo, Países Baixos, Reino Unido e Suécia ascendem em média a 62 cêntimos por litro na gasolina e a 50 cêntimos por litro no gasóleo. Ou seja, os impostos especiais de consumo em Portugal são atualmente cerca de 5 cêntimos mais elevados na gasolina e 5 cêntimos mais baixos no gasóleo quando comparado com aqueles países europeus.

Com a introdução do regime de gasóleo profissional, reduz-se a justificação para a diferença de tributação entre o gasóleo e a gasolina, pelo que deverá caminhar-se no sentido da aproximação das taxas aplicáveis aos dois tipos de combustível. Esta correção deverá ser gradual, pois ao longo dos anos houve em Portugal, tal como noutros países europeus, um incentivo à utilização individual de veículos movidos a gasóleo, eventualmente mais poluentes do que aqueles que funcionam a gasolina, com as inevitáveis consequências ambientais.

Nestes termos:

Manda o Governo, pelos Ministros das Finanças e da Economia, o seguinte:

**Artigo 1.º****Objeto**

A presente portaria atualiza o valor da taxa unitária do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos aplicável no continente à gasolina sem chumbo e ao gasóleo rodoviário.

**Artigo 2.º****Atualização do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos**

1 — A taxa do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos (ISP) aplicáveis à gasolina com teor de chumbo igual ou inferior a 0,013 g por litro, classificada pelos códigos NC 2710 11 41 a 2710 11 49, é de (euro) 548,95 por 1000 l.

2 — A taxa do ISP aplicável ao gasóleo, classificado pelos códigos NC 2710 19 41 a 2710 19 49, é de (euro) 338,41 por 1000 l.

**Artigo 3.º****Norma revogatória**

É revogada a Portaria n.º 291-A/2016, de 16 de novembro.

**Artigo 4.º****Entrada em vigor**

A presente portaria entra em vigor no dia 1 de janeiro de 2017.

Em 30 de dezembro de 2016.

O Ministro das Finanças, *Mário José Gomes de Freitas Centeno*. — O Ministro da Economia, *Manuel de Herédia Caldeira Cabral*.

**FINANÇAS E AMBIENTE****Portaria n.º 345-D/2016**

O artigo 11.º da Lei n.º 46/85, de 20 de setembro, aplicável por força do disposto no artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 321-B/90, de 15 de outubro, determina que as rendas dos prédios arrendados para habitação anteriormente a 1 de janeiro de 1980 podem ser objeto de correção extraordinária durante a vigência do contrato, através da aplicação de fatores referidos ao ano da última fixação da renda.

Nessa medida, importa estabelecer os fatores de correção extraordinária para o ano de 2017.

Assim:

Ao abrigo do n.º 2 do artigo 12.º da Lei n.º 46/85, de 20 de setembro, e do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 13/86, de 23 de janeiro, ambos aplicáveis por força do disposto no artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 321-B/90, de 15 de outubro, manda o Governo, pelo Secretário de Estado Adjunto, do Tesouro e das Finanças, no uso da competência delegada pelo Despacho n.º 3488/2016, de 29 de fevereiro de 2016, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 48, de 9 de março de 2016, e pelo Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente, no uso da competência delegada pelo Despacho n.º 489/2016, de 29 de dezembro de 2015, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 48, de 12 de janeiro de 2016, o seguinte:

**Artigo 1.º****Fatores de correção extraordinária para o ano de 2017**

Para o ano de 2017, os fatores da correção extraordinária das rendas a que se refere o artigo 11.º da Lei n.º 46/85, de 20 de setembro, são os constantes da tabela I anexa à presente portaria, que desta faz parte integrante, tendo sido

atualizados, nos termos do n.º 1 do artigo 12.º do mesmo diploma pela aplicação do coeficiente 1,0054 fixado pelo aviso n.º 11562/2016, de 15 de setembro, do Instituto Nacional de Estatística, I. P., publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 183, de 22 de setembro de 2016.

#### Artigo 2.º

##### Fatores acumulados

Os fatores acumulados a que se referem os n.ºs 3 e 4 do artigo 12.º da Lei n.º 46/85, de 20 de setembro, resultantes da aplicação da correção extraordinária no período de 1986 a 2017, são os constantes da tabela II anexa à presente portaria, que desta faz parte integrante.

#### Artigo 3.º

##### Fatores a aplicar no ano civil de 2017

1 — Os fatores para o ano civil de 2017, nos termos do n.º 4 do artigo 12.º da Lei n.º 46/85, de 20 de setembro, são

os constantes da tabela III anexa à presente portaria, que desta parte integrante.

2 — Os fatores referidos no número anterior podem ser aplicados, cumpridas que sejam as formalidades previstas no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 13/86, de 23 de janeiro, com a redação que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 9/88, de 15 de janeiro.

#### Artigo 4.º

##### Entrada em vigor

A presente portaria entra em vigor no dia 1 de janeiro de 2017.

Em 30 de dezembro de 2016.

O Secretário de Estado Adjunto, do Tesouro e das Finanças, *Ricardo Emanuel Martins Mourinho Félix*. — O Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente, *José Fernando Gomes Mendes*.

TABELA I

(a que se refere o artigo 1.º)

Ano da última fixação da renda (anterior ao início da correção extraordinária)	Fatores globais de correção extraordinária em 2017				Restantes municípios
	Municípios de Lisboa e Porto				
	Sem porteira e sem elevador	Sem porteira e com elevador	Com porteira e sem elevador	Com porteira e com elevador	
Antes de 1955 .....	21,64	23,80	25,93	28,05	11,60
De 1955 a 1959 .....	19,90	21,64	23,48	25,19	
1960 .....	18,55	20,06	21,60	21,60	
1961 .....	16,31	17,36	18,42	19,51	
1962 .....	15,38	16,31	17,17	18,04	
1963 .....	15,36	16,29	17,12	17,96	
1964 .....	14,48	14,96	15,89	16,53	
1965 .....	13,22	13,71	14,21	14,78	
1966 .....	11,42	11,68	11,97	12,19	
1967 .....			10,59		
1968 .....			9,93		
1969 .....			9,79		
1970 .....			8,84		
1971 .....			8,76		
1972 .....			8,36		
1973 .....			7,75		
1974 .....			7,06		
1975 .....			5,49		
1976 .....			4,87		
1977 .....			4,37		
1978 .....			4,24		
1979 .....			4,01		



TABELA II

(a que se refere o artigo 2.º)

Ano da última fixação da renda (anterior ao início da correção extraordinária)	Fatores acumulados resultantes da correção extraordinária nos 32 primeiros anos (1986 a 2017)				Restantes municípios	
	Municípios de Lisboa e Porto					
	Sem porteira e sem elevador	Sem porteira e com elevador	Com porteira e sem elevador	Com porteira e com elevador		
Antes de 1960 .....	18,57	20,37	21,86	23,64	11,60	
1960 .....	17,43	18,93	20,37	21,60		
1961 .....	15,38	16,24	17,48	18,37		
1962 .....	14,75	15,38	16,24	17,14		
1963 .....	14,75	15,38	16,24	17,14		
1964 .....	13,86	14,75	15,38	15,93		
1965 .....	13,22	13,61	14,19	14,75		
1966 .....	11,42	11,68	11,97	12,19		
1967 .....	10,59					
1968 .....	9,93					
1969 .....	9,79					11,50
1970 .....	8,84					10,41
1971 .....	8,76					10,33
1972 .....	8,36					9,87
1973 .....	7,75					9,08
1974 .....	7,06					7,45
1975 .....	5,49					5,49
1976 .....	4,87					4,87
1977 .....	4,37					4,37
1978 .....	4,24				4,24	
1979 .....	4,01				4,01	

TABELA III

(a que refere o n.º 1 do artigo 3.º)

Ano da última fixação da renda (anterior ao início da correção extraordinária)	Fatores de correção para o ano civil de 2017, nos termos do n.º 4 do artigo 12.º da Lei n.º 46/85, de 20 de setembro				Restantes municípios
	Municípios de Lisboa e Porto				
	Sem porteira e sem elevador	Sem porteira e com elevador	Com porteira e sem elevador	Com porteira e com elevador	
Antes de 1965 .....	1,0081	1,0081	1,0081	1,0081	1,0054
1965 .....	1,0054	1,0081	1,0081	1,0081	1,0054
De 1966 a 1979 .....	1,0054				1,0054

**CULTURA E PLANEAMENTO E INFRAESTRUTURAS****Portaria n.º 345-E/2016**

de 30 de dezembro

O Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro, que aprovou o novo regime de incentivos do Estado à comunicação social de âmbito regional e local, prevê, no seu artigo 45.º, que os montantes a atribuir às Regiões Autónomas no âmbito do referido diploma são anualmente fixados por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da comunicação social e do desenvolvimento regional, sob proposta do membro do governo regional responsável pela área da comunicação social, depois de ouvida a respetiva comissão de acompanhamento. Dando cumprimento ao disposto no referido normativo, a presente Portaria procede, desde logo, à fixação da dotação que cabe a cada Região Autónoma para efeitos de atribuição de apoios ao abrigo do Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro. De seguida, antecipando a possibilidade de as dotações não serem integralmente utilizadas nos termos agora fixados, a presente Portaria estabelece um primeiro mecanismo que permite a reafetação de verbas entre as diferentes tipologias de incentivos, mecanismo esse interno a cada Região e de aplicação residual, que visa garantir uma eficiente e completa utilização das dotações atribuídas. Por fim, consagra-se um segundo mecanismo de reafetação de dotações, neste caso entre Regiões Autónomas, e que apenas operará, de acordo com as regras definidas na presente Portaria, em caso de apuramento de verbas excedentárias após a aprovação de todas as candidaturas apresentadas numa das Regiões.

Manda o Governo, pelo Ministro da Cultura e pelo Ministro do Planeamento e Infraestruturas, o seguinte:

**Artigo 1.º****Objeto**

A presente portaria regula os termos e condições do financiamento dos incentivos do Estado à comunicação social nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 45.º do Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro.

**Artigo 2.º****Financiamento**

1 — O montante total de apoios do Estado à comunicação social a atribuir em 2016 às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, nos termos do Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro, é de 56.489,98 euros, que serão distribuídos da seguinte forma:

Dotação:

Região Autónoma dos Açores — 9.241,98 €;  
Região Autónoma da Madeira — 47.248,00 €.

2 — Cabe a cada Região Autónoma proceder à distribuição da dotação referida no número anterior pelas diferentes tipologias de incentivos previstas no Decreto-Lei n.º 23/2015, de 6 de fevereiro, de acordo com as prioridades de desenvolvimento e investimento que entendam definir.

3 — Dentro da respetiva dotação orçamental, cada Região Autónoma pode aprovar o financiamento das candidaturas apresentadas até ao limite máximo definido para cada tipologia de incentivo.

4 — Caso a dotação fixada para cada tipologia de incentivo não seja totalmente comprometida e subsistam candidaturas a outras tipologias de incentivos onde se verifique insuficiência de dotação, cada Região Autónoma reafeta as verbas excedentárias, de acordo com as seguintes regras, a adotar sucessivamente:

a) Será aprovada a parte remanescente das candidaturas com financiamento parcialmente aprovado, tendo por referência a grelha de pontuação constante da lista de ordenação final;

b) Serão aprovadas as candidaturas em função da pontuação atribuída na lista de ordenação final.

5 — Sempre que, depois de cumprido o disposto nos números anteriores, se verifique a existência de verbas excedentárias em qualquer das dotações orçamentais regionais, as mesmas serão redistribuídas pela Região Autónoma que apresente dotação orçamental insuficiente face ao número de candidaturas aprovadas, devendo os montantes excedentários ser afetos, prioritariamente, às candidaturas com financiamento parcialmente aprovado e, subsidiariamente, às candidaturas com pontuação mais elevada constantes da lista de ordenação final.

6 — A entidade encarregue de efetuar os pagamentos e transferências aos beneficiários aplica os critérios de reafetação previstos no número anterior e comunica à respetiva Região Autónoma as candidaturas beneficiadas, total ou parcialmente, com a reafetação.

**Artigo 3.º****Entrada em vigor**

A presente portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Em 29 de dezembro de 2016.

O Ministro da Cultura, *Luís Filipe Carrilho de Castro Mendes*. — O Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, *Pedro Manuel Dias de Jesus Marques*.

**AMBIENTE****Decreto-Lei n.º 86-D/2016**

de 30 de dezembro

Após várias décadas sob a direção estratégica do município de Lisboa, o serviço público de transporte coletivo de passageiros à superfície em Lisboa passou, no âmbito do processo de nacionalizações subsequente ao 25 de Abril de 1974, para a titularidade do Estado português.

Concretamente, em 1975, por via do Decreto-Lei n.º 346/75, de 3 de julho, o Estado, além de determinar a nacionalização da participação social do município de Lisboa na Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S. A. (Carris), assumiu todas as situações jurídicas que o município detinha em relação à Carris. Por meio deste diploma, não apenas o serviço público de transporte em causa passou para a titularidade do Estado, como a Carris assumiu o estatuto de sociedade anónima, controlada inicialmente de forma maioritária, e depois integralmente, pelo Estado.

Desde então, o Estado substituiu-se ao município de Lisboa na relação contratual que, tendo por objeto o serviço público de transporte coletivo de passageiros à superfície em Lisboa — com possibilidade de alargamento a zonas limítrofes — por meio de autocarros, carros elétricos e ascensores mecânicos, este havia constituído com a Carris, por um período de 50 anos, nos termos do respetivo título contratual e do Decreto-Lei n.º 688/73, de 21 de dezembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 300/75, de 20 de junho, e 485/88, de 30 de dezembro.

O enquadramento jurídico do contrato de concessão celebrado entre o Estado e a Carris só veio a ser novamente alterado pelo Decreto-Lei n.º 174/2014, de 5 de dezembro, na sequência do qual o Estado celebrou com a Carris, em 23 de março de 2015, o Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Coletivo de Superfície de Passageiros, modificando amplamente a concessão originariamente atribuída à Carris pelo município de Lisboa em 1973.

O serviço público prestado pela Carris é hoje juridicamente regulado por diplomas de fonte europeia e nacional, aí se destacando, respetivamente, o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, e a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), alterada pela Lei n.º 7-A/2016, de 30 de março, que veio complementar o disposto no mencionado regulamento.

Nos termos do n.º 1 do artigo 6.º do RJSPTP, bem como da alínea *c*) do n.º 2 do artigo 23.º e da alínea *e*) do n.º 1 do artigo 33.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, que estabelece o regime jurídico das autarquias locais e o da transferência de competências do Estado para as autarquias locais, incumbe aos municípios a prossecução das atribuições e o exercício das competências de autoridade de transportes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros de âmbito municipal — definidos estes, nos termos da alínea *s*) do artigo 3.º do RJSPTP, como os que se desenvolvem integral ou maioritariamente dentro da área geográfica de um município, mesmo que existam linhas secundárias e complementares ou outros elementos acessórios dessa atividade que entrem no território de municípios imediatamente contíguos.

Não obstante, em exceção àquela regra, o RJSPTP determinou, na alínea *c*) do n.º 1 do seu artigo 5.º, que fosse o Estado o titular das atribuições e das competências de autoridade de transportes no âmbito do serviço público de transporte de passageiros operado pela Carris, até 31 de dezembro de 2023, data correspondente ao termo do prazo da concessão de serviço público em vigor.

O Programa do XXI Governo Constitucional é muito claro a respeito da necessidade de reforçar as competências das autarquias locais e entidades intermunicipais, de acordo com os princípios constitucionais da descentralização e subsidiariedade, assumindo-se que estas são as pessoas coletivas melhor vocacionadas para a gestão de alguns serviços públicos essenciais numa dimensão de proximidade. Nesse sentido, o serviço público de transporte coletivo de passageiros à superfície em Lisboa não deve, naturalmente, constituir uma exceção a esta orientação política e a este central compromisso governativo com a cidade, mormente tendo em conta que a direção estratégica municipal deste serviço constituiu uma realidade durante um longo período de tempo.

Recorde-se, por outro lado, que o já mencionado Regulamento (CE) n.º 1370/2007 afirma, de um modo claro, no seu considerando 12, a legitimidade da operação dos serviços públicos de transporte de passageiros por parte de empresas públicas, fazendo eco dos princípios da neutralidade no que se refere ao regime de propriedade consagrado no artigo 345.º do Tratado de Funcionamento da União Europeia, da liberdade de os Estados-Membros definirem os serviços de interesse económico geral no seu território, da subsidiariedade e da proporcionalidade.

Neste sentido, o XXI Governo Constitucional decidiu, em estreita articulação e acordo com a Câmara Municipal de Lisboa, reconhecer ao município de Lisboa a plenitude das atribuições e competências de autoridade de transportes relativamente ao serviço explorado pela Carris, por um lado, e «municipalizar» a empresa Carris, por outro, transferindo para aquela autarquia a titularidade do respetivo capital social.

O presente diploma opera igualmente, em plena conformidade com as regras constitucionais e europeias aplicáveis, a transmissão para o município de Lisboa da posição jurídica do Estado no contrato de concessão de serviço público atualmente vigente.

A Carris continuará, assim, a qualificar-se como operador interno, agora do município de Lisboa, ficando este a exercer sobre aquela um controlo análogo ao que exerce sobre os seus próprios serviços, nos termos e para os efeitos previstos no Regulamento (CE) n.º 1370/2007. O município de Lisboa assumirá os resultados de exploração da empresa e, bem assim, a obrigação de pagamento à Carris das compensações por obrigações de serviço público a que haja lugar, em cumprimento das exigências previstas naquele regulamento, sem prejuízo do acesso da Carris às demais compensações financeiras que, nos termos da lei, lhe sejam devidas, nomeadamente associadas à disponibilização de títulos de transporte intermodais e de passes sociais.

Por sua vez, e sem prejuízo do referido, o Estado assume *(i)* a dívida financeira da Carris, por cuja criação foi responsável enquanto acionista e autoridade de transportes, na medida em que não atribuiu à Carris, por diversas vezes, as indemnizações compensatórias pela prestação de serviço público que eram devidas à empresa; *(ii)* as responsabilidades formadas e em formação com complementos de pensões dos trabalhadores da Carris já aposentados em 31 de dezembro de 2016 ou contratados até essa data, nos termos do Acordo de Empresa em vigor nessa data; e, ainda *(iii)* as responsabilidades contingentes decorrentes da anulação do Contrato de Subconcessão da Exploração do Sistema de Transporte da Carris, bem como da execução contratual ou judicial de operações de derivados financeiros contratadas pela empresa até 31 de dezembro de 2016.

Impõe-se igualmente, sem prejuízo da integração da Carris no setor empresarial local — mas atendendo às suas concretas circunstâncias e vicissitudes históricas, já que, apesar das suas origens municipais, está há mais de 40 anos enquadrada no setor empresarial do Estado —, manter inalterados os termos da sua governação e, bem assim, os quadros estatutário e laboral dos seus gestores e dos trabalhadores, respetivamente.

Também a natureza, história, relevância e dimensão das atividades desenvolvidas pela Carris justificam, tanto no que respeita à organização e funcionamento da empresa como no que respeita ao regime de constituição, aquisição e alienação de participações sociais e ao regime da cisão, fu-

são e dissolução, a consagração de soluções concretamente ajustadas à respetiva índole, diferentes das pensadas para a generalidade das empresas originariamente constituídas no âmbito do setor empresarial local, de forma que permita a integração plena dos vários instrumentos de mobilidade urbana que estarão sob gestão do município de Lisboa.

O novo modelo de gestão visa a elevação dos atuais patamares de eficiência e sustentabilidade no desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, e pretende reforçar a promoção de políticas de sustentabilidade ambiental e de redução da emissão de poluentes, designadamente através da renovação da frota de autocarros da Carris com veículos movidos a gás natural, energia elétrica ou outras formas de energia passíveis de gerar ganhos ambientais.

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

1 — O presente decreto-lei tem por objeto:

*a*) O termo do regime transitório determinado pelo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros no que se refere ao serviço público de transporte de passageiros explorado na área metropolitana de Lisboa, ao abrigo da relação concessória entre o Estado e o operador interno Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S. A. (Carris), e que tem por efeito a assunção plena, pelo município de Lisboa, das atribuições e competências legais no que respeita ao serviço público de transporte coletivo de superfície de passageiros na cidade de Lisboa;

*b*) A transmissão para o município de Lisboa da posição contratual detida pelo Estado no contrato de concessão de serviço público celebrado com a Carris;

*c*) A transmissão da totalidade das ações representativas do capital social da Carris, do Estado para o município de Lisboa.

2 — São ainda definidas, para os efeitos da alínea *c*) do número anterior:

*a*) As obrigações financeiras do Estado e do município de Lisboa;

*b*) O estatuto aplicável ao setor empresarial do município de Lisboa dedicado à mobilidade urbana.

3 — O presente decreto-lei procede ainda à alteração:

*a*) Do Decreto-Lei n.º 174/2014, de 5 de dezembro, que estabelece o quadro jurídico geral da concessão de serviço público de transporte público coletivo de superfície de passageiros na cidade de Lisboa, sem prejuízo da manutenção da concessão atribuída à Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S. A.;

*b*) Do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, alterada pela Lei n.º 7-A/2016, de 30 de março.

#### Artigo 2.º

##### Autoridade de transportes

O município de Lisboa é a autoridade de transportes relativamente ao serviço público de transporte coletivo

de passageiros à superfície de passageiros de âmbito municipal que se desenvolve maioritariamente na cidade de Lisboa, explorado pela Carris ao abrigo do Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Coletivo de Superfície de Passageiros, de 31 de dezembro de 1973, na versão de 23 de março de 2015, entre o Estado e a Carris, e que tem por objeto a exploração, em regime de exclusividade, do serviço público de transporte coletivo de superfície de passageiros por meio de autocarros, carros elétricos, ascensores mecânicos e um elevador, no território da cidade de Lisboa, nos termos e para os efeitos da legislação em vigor.

#### Artigo 3.º

##### Modificação do Contrato de Concessão de Serviço Público

1 — Na data da entrada em vigor do presente decreto-lei, o município de Lisboa sucede na posição jurídica do Estado no contrato de concessão de serviço público identificado no artigo anterior, com todos os poderes públicos, direitos e obrigações inerentes.

2 — O presente decreto-lei constitui título bastante para a transmissão da posição contratual referida no número anterior.

#### Artigo 4.º

##### Transmissão de ações

1 — Por efeito da entrada em vigor do presente decreto-lei, consideram-se transmitidas do Estado para o município de Lisboa, independentemente de quaisquer formalidades, todas as ações representativas do capital social da Carris.

2 — A transmissão prevista no número anterior abrange a universalidade de direitos e obrigações de que é titular a Carris, incluindo as participações sociais da Carris noutras sociedades, sem prejuízo do disposto no artigo 9.º

3 — O presente decreto-lei constitui título bastante para todos os efeitos legais, designadamente os de registo no que se refere à transmissão de ações operada nos termos presente artigo.

#### Artigo 5.º

##### Transmissão de património imobiliário

1 — Com a entrada em vigor do presente decreto-lei, os imóveis que são propriedade da Carris em 31 de dezembro de 2016 mantêm-se na sua titularidade, no âmbito e para efeitos do contrato de concessão de serviço público, enquanto estejam afetos, direta ou indiretamente, ao desenvolvimento das atividades concedidas à Carris, sem prejuízo da possibilidade da sua valorização e aproveitamento das suas partes indissociáveis que estejam transitivamente desocupadas através da permissão do seu uso, a título oneroso, por terceiros.

2 — Cessando as destinações referidas no número anterior, os imóveis em causa consideram-se transmitidos para o Estado.

3 — Os imóveis identificados no anexo I ao presente decreto-lei, que dele faz parte integrante, são transmitidos para o Estado na data de entrada em vigor do presente decreto-lei, transferindo-se igualmente a posição contratual nos contratos de arrendamento que sobre eles incidam.

4 — O presente decreto-lei constitui título bastante para todos os efeitos legais, designadamente os de registo, no que se refere às transmissões de imóveis e às cessões de posição contratual previstas nos n.ºs 2 e 3.

## Artigo 6.º

**Obrigações financeiras do Estado**

O Estado assume as obrigações inerentes às seguintes matérias:

a) À dívida financeira da Carris, enquanto dívida bancária acumulada reconhecida no balanço da Carris em 31 de dezembro de 2016, bem como os encargos financeiros resultantes da referida dívida que se possam vencer após aquela data;

b) Às responsabilidades formadas ou em formação relativas a complementos de pensões de reforma ou invalidez dos trabalhadores da Carris já reformados em 31 de dezembro de 2016, e dos trabalhadores em funções na Carris nessa data, tal como previstas no âmbito do acordo de empresa regulador das relações laborais existentes entre a Carris e os trabalhadores ao seu serviço, na redação em vigor em 31 de dezembro de 2016, a assumir pela Caixa Geral de Aposentações e a regular em diploma próprio;

c) A quaisquer eventuais responsabilidades que venham a ser apuradas, em termos definitivos, designadamente por sentença judicial ou acórdão arbitral transitados em julgado, incluindo despesas, honorários de advogados e custas, em decorrência da anulação, determinada por deliberação do conselho de administração da Carris de 24 de março de 2016, do ato de adjudicação praticado através da Deliberação do Conselho de Administração da mesma entidade, de 3 de julho de 2015, no âmbito do procedimento de Concurso relativo ao Contrato de Subconcessão da Exploração do Sistema de Transporte da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S. A., bem como da anulação, também deliberada por aquele órgão social em 24 de março de 2016, do Contrato de Subconcessão da Exploração do Sistema de Transporte da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S. A., assinado em 23 de setembro de 2015 com um operador privado;

d) As compensações financeiras no âmbito da prestação da obrigação de serviço público de disponibilização de títulos de transporte intermodais, nomeadamente os passes sociais, nos termos do regime legal que à data vigore;

e) A quaisquer eventuais responsabilidades que venham a ser apuradas, em termos definitivos, incluindo despesas, honorários de advogados e custas, em decorrência da celebração pela Carris, até 31 de dezembro de 2016, de contratos de derivados financeiros com instituições financeiras, seja por via de execução ou liquidação contratual, seja por via judicial ou arbitral;

f) A quaisquer eventuais responsabilidades que venham a ser apuradas, em termos definitivos, designadamente por sentença judicial ou acórdão arbitral transitados em julgado, desde que a Carris não tenha deixado de atuar, na direção dos correspondentes processos, como um gestor diligente, criterioso e ordenado, em prol do interesse da empresa, relativamente a factos formados até 31 de dezembro de 2016 ou, caso se trate de responsabilidades relativas a factos que, tendo tido início até essa data, se formaram posteriormente, e, em qualquer dos casos, desde que as mesmas não estejam reveladas no balanço da Carris referente ao ano de 2016.

## Artigo 7.º

**Obrigações financeiras do município de Lisboa**

1 — O município de Lisboa assume a responsabilidade pelo financiamento das obrigações de serviço público

impostas à Carris, bem como a responsabilidade pelos respetivos resultados de exploração.

2 — Sem prejuízo do disposto no contrato de concessão de serviço público celebrado com a Carris, o município de Lisboa pode criar um fundo municipal destinado a auxiliar o financiamento das políticas de mobilidade urbana e, nomeadamente, das obrigações de serviço público impostas à Carris, designadamente, entre outras, através da afetação do produto das receitas a que se refere o artigo 11.º do RJSPTP, nos termos estabelecidos no presente decreto-lei e em regulamento municipal a aprovar pelos órgãos competentes da autarquia.

## Artigo 8.º

**Governança, gestores e trabalhadores**

1 — Sem prejuízo da integração da Carris no setor empresarial local, são-lhe aplicáveis, bem como às suas participadas que se devam considerar integradas no setor público empresarial, as seguintes regras:

a) O disposto nos n.ºs 1 a 4 e 6 a 8 do artigo 28.º e no artigo 29.º do Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de março, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 8/2012, de 18 de janeiro, e alterado pelo Decreto-Lei n.º 39/2016, de 28 de julho, bem como o disposto nos n.ºs 1 a 3 do artigo 31.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, alterado pela Lei n.º 75-A/2014, de 30 de setembro, podendo todos os administradores da Carris ser executivos;

b) No que se refere ao regime de constituição, aquisição e alienação de participações sociais, não são aplicáveis os artigos 23.º, 38.º, 66.º e os n.ºs 2 a 4 do artigo 68.º da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, alterada pelas Leis n.ºs 53/2014, de 25 de agosto, 69/2015, de 16 de julho, e 7-A/2016, de 30 de março, podendo ser constituídas, adquiridas e alienadas quaisquer participações sociais mediante autorização do órgão titular da função acionista, à qual é aplicável o n.º 3 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, alterado pela Lei n.º 75-A/2014, de 30 de setembro;

c) No que se refere ao regime da fusão, cisão e dissolução, aplicam-se as disposições pertinentes do Código das Sociedades Comerciais e do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, alterado pela Lei n.º 75-A/2014, de 30 de setembro, não se aplicando os artigos 23.º, 62.º e 63.º e o n.º 2 do artigo 64.º da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, alterada pelas Leis n.ºs 53/2014, de 25 de agosto, 69/2015, de 16 de julho, e 7-A/2016, de 30 de março.

2 — Nas demais matérias relativas à organização e funcionamento da Carris, aplica-se, em tudo o que não for contrariado pelo presente decreto-lei, o disposto na legislação aplicável ao setor empresarial local.

3 — A transmissão de ações prevista no artigo 4.º não afeta a situação jurídico-laboral dos trabalhadores da Carris.

## Artigo 9.º

**Participações sociais e em Agrupamento Complementar de Empresas**

As participações sociais detidas pela Carris em entidades terceiras, e a participação desta em Agrupamento Complementar de Empresas, identificadas no anexo II ao presente decreto-lei, que dele faz parte integrante, mantêm-se na titularidade da Carris, sendo-lhes aplicável o disposto na alínea b) do n.º 1 do artigo anterior.

## Artigo 10.º

**Articulação no exercício de competências das autoridades de transportes**

O Estado e o município de Lisboa exercem de forma articulada as suas competências de autoridade de transportes, ao abrigo do disposto no n.º 2 artigo 10.º do RJSPTP, designadamente com vista a garantir a concertação das decisões de planeamento estratégico e de investimentos nas redes de transporte da Carris e do Metropolitano de Lisboa, E. P. E., da oferta de transporte, da integração dos sistemas de bilhética e de informação ao público e, bem assim, com vista a garantir a utilização exclusiva de tarifários intermodais.

## Artigo 11.º

**Alteração ao Decreto-Lei n.º 174/2014, de 5 de dezembro**

O artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 174/2014, de 5 de dezembro, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 5.º

[...]

Sem prejuízo do que se encontre previsto na lei e do que resulte do contrato de concessão, o município de Lisboa detém os seguintes poderes gerais:

- a) .....
- b) .....
- c) .....
- d) .....
- e) .....»

## Artigo 12.º

**Alteração à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho**

O artigo 5.º do RJSPTP, aprovado em anexo à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, alterado pela Lei n.º 7-A/2016, de 30 de março, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 5.º

[...]

- 1 — .....
- a) .....
- b) .....
- c) Explorado, nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto e na comunidade intermunicipal do Baixo Mondego, ao abrigo das relações concessórias entre o Estado e os operadores internos Metropolitano de Lisboa, E. P. E., Transtejo — Transportes do Tejo, S. A., Soflusa — Sociedade Fluvial de Transportes, S. A., Metro do Porto, S. A., Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S. A., e Sociedade Metro-Mondego, S. A., até ao termo das relações de serviço público em vigor e sem prejuízo dos contratos de delegação e partilha de competências celebrados nos termos da lei;
- d) .....
- e) .....
- f) .....
- 2 — .....
- 3 — .....
- 4 — .....»

## Artigo 13.º

**Norma transitória**

1 — O diploma a que se refere a alínea b) do artigo 6.º é aprovado no prazo de 60 dias após a entrada em vigor do presente decreto-lei.

2 — Nos termos e para os efeitos previstos no artigo 10.º, o Estado e o município de Lisboa celebram o contrato a que se refere o n.º 6 do artigo 10.º do RJSPTP no prazo de 60 dias após a entrada em vigor do presente decreto-lei.

## Artigo 14.º

**Norma revogatória**

São revogados:

a) O artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 174/2014, de 5 de dezembro;

b) A Resolução do Conselho de Ministros n.º 10/2015, de 6 de março.

## Artigo 15.º

**Entrada em vigor**

O presente decreto-lei entra em vigor no dia 1 de fevereiro de 2017.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 22 de dezembro de 2016. — *António Luís Santos da Costa* — *João Rodrigo Reis Carvalho Leão* — *Eduardo Arménio do Nascimento Cabrita* — *João Pedro Soeiro de Matos Fernandes*.

Promulgado em 30 de dezembro de 2016.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 30 de dezembro de 2016.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

## ANEXO I

(a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º)

**Lista de imóveis da Carris**

1 — Cabo Ruivo: Prédio rústico, designado por Poço de Cortes, sito em freguesia de Marvila, concelho de Lisboa, distrito de Lisboa, descrito na Conservatória do Registo Predial de Lisboa sob o n.º 12717, inscrito na matriz predial sob o artigo 60 ARV.

2 — Dafundo: Prédio urbano sito na Rua Sacadura Cabral, n.º 1A a 1B, na freguesia de União de Freguesias de Algés, Linda-a-Velha e Cruz Quebrada-Dafundo, concelho de Oeiras, distrito de Lisboa, descrito na conservatória do Registo Predial de Oeiras sob o n.º 3228, inscrito na matriz predial sob os artigos 562 NIP e 564 NIP.

3 — Outurela: Prédio urbano sito em Outurela, na freguesia de União de Freguesias de Carnaxide e Queijas, concelho de Oeiras, distrito de Lisboa, descrito na Conservatória do Registo Predial de Oeiras sob o n.º 13917, inscrito na matriz predial sob o artigo 1700 NIP.

ANEXO II

(a que se refere o artigo 9.º)

**Lista de participações sociais da Carris**

1 — Carristur — Inovação em Transportes Urbanos e Regionais, Sociedade Unipessoal, L.<sup>da</sup>

2 — CarisBus — Manutenção, Reparação e Transportes, S. A.

3 — Publicarris — Publicidade na Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S. A.

4 — OPT — Optimização e Planeamento de Transportes, S. A.

5 — OTLIS — Operadores de Transporte da Região de Lisboa (Agrupamento Complementar de Empresas).

*I SÉRIE*



Depósito legal n.º 8814/85 ISSN 0870-9963

*Diário da República Eletrónico:*

Endereço Internet: <http://dre.pt>

*Contactos:*

Correio eletrónico: [dre@incm.pt](mailto:dre@incm.pt)

Tel.: 21 781 0870

Fax: 21 394 5750

Toda a correspondência sobre assinaturas deverá ser dirigida para a Imprensa Nacional-Casa da Moeda, S. A. Unidade de Publicações, Serviço do Diário da República, Avenida Dr. António José de Almeida, 1000-042 Lisboa