

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DO PLANO, DO TRABALHO, DOS ASSUNTOS SOCIAIS, DA INDÚSTRIA, ENERGIA E EXPORTAÇÃO E DA HABITAÇÃO, OBRAS PÚBLICAS E TRANSPORTES.

Decreto-Lei n.º 63/83

de 3 de Fevereiro

A CP — Caminhos de Ferro Portugueses, E. P., apresenta uma estrutura financeira gravemente desequilibrada a que se chegou, fundamentalmente, por distorções no mercado dos transportes, por sucessivos desequilíbrios da exploração empresarial e pela falta de uma definição clara e oportuna dos objectivos de produção e de modernização dos transportes e das obrigações de serviço público impostas à empresa contra o que não foi possível implementar as soluções mais adequadas para ultrapassar as crescentes dificuldades com que se vinha debatendo, não obstante as orientações de princípio já expressas no Decreto-Lei n.º 80/73, de 2 de Março.

Expressões salientes e inequívocas da grave situação da empresa são-nos dadas pelos seguintes indicadores, reportados a 31 de Dezembro de 1981:

O passivo a curto prazo é de 34 milhões de contos, enquanto que as disponibilidades, créditos a curto prazo e existências, ascendem apenas a 5,9 milhões de contos;

O imobilizado é de 26,6 milhões de contos, enquanto o capital atinge só 3,6 milhões de contos;

Os prejuízos acumulados ascendem a 7,6 milhões de contos, a que acrescem 11,2 milhões de contos correspondentes a indemnizações compensatórias e 8,4 milhões de contos de participações em investimentos da empresa solicitados ao Estado, mas por esta não assumidos;

Se não se considerarem estes valores como créditos da empresa sobre o Estado, a sua situação líquida passiva atinge 23,5 milhões de contos;

Os apoios do Estado ascenderam, nos últimos 5 anos, a 24,5 milhões de contos.

O desequilíbrio da exploração empresarial (sem consideração de subsídios ou indemnizações compensatórias) deve atingir, só no ano de 1982, o valor de 12,5 milhões de contos, sendo a totalidade das despesas com pessoal de 11,3 milhões de contos e as receitas (sem subsídios), apenas de 9 milhões de contos. Para tal défice concorrem as despesas e encargos financeiros em 4,9 milhões de contos, pelo que o défice operacional sem encargos financeiros será de 8,5 milhões de contos.

A situação é tanto mais grave quanto é certo que de 1981 para 1982 o défice operacional, sem encargos financeiros, se degradou sensivelmente face ao acréscimo das despesas com pessoal, combustíveis e energia e à possível diminuição das receitas.

Sucessivos Governos foram constantemente adiando as soluções de fundo que se impunham e que todos os Governos da Europa adoptaram a partir da crise

energética de 1973. Constitui, por isso, imperativo de defesa dos interesses públicos a tomada urgente de medidas, algumas já excepcionais, que iniciem a recuperação económica e financeira da empresa por forma a garantir-se a satisfação das necessidades de transporte ferroviário readquirindo-se a estabilidade dos postos de trabalho da empresa.

Assim:

O Governo decreta, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o seguinte:

Artigo 1.º O regime de exploração do transporte ferroviário contido no Decreto-Lei n.º 80/73, de 2 de Março, será aplicado à CP — Caminhos de Ferro Portugueses, E. P., com as adaptações inerentes à natureza pública da empresa e aos princípios e medidas estabelecidos neste diploma.

Art 2.º — 1 — A CP — Caminhos de Ferro Portugueses, E. P., assume a responsabilidade exclusiva por todos os investimentos ferroviários de transporte público.

2 — Em casos excepcionais, o Ministro de Estado e das Finanças e do Plano e o Ministro da Habitação, Obras Públicas e Transportes poderão propor a concessão do aval do Estado em empréstimos ou a associação de outras entidades públicas nos investimentos.

3 — Só poderão ser inscritos no Plano de Investimentos do Sector Empresarial do Estado os empreendimentos com uma adequada cobertura financeira e que associem qualquer das seguintes características:

- a) Equilíbrio da situação económica;
- b) Equilíbrio de custos — benefícios em termos sociais;
- c) Elevada taxa interna de rentabilidade;
- d) Segurança.

4 — A CP fica isenta de qualquer obrigação de remunerar os capitais aplicados na empresa.

Art. 3.º — 1 — A CP — Caminhos de Ferro Portugueses, E. P., fica sujeita apenas às obrigações de serviço público de transporte de exploração e de prática de tarifas sociais que tenham contrapartida económica.

2 — O Ministro de Estado e das Finanças e do Plano e o Ministro da Habitação, Obras Públicas e Transportes definirão as obrigações de serviço público com contrapartida financeira sob a forma de indemnizações compensatórias.

3 — A concessão de transportes gratuitos ou bonificados para passageiros ou mercadorias não incluídos no número anterior será regulamentada por contrato a celebrar entre a CP e as entidades patrocinadoras do transporte.

Art. 4.º — 1 — O encerramento de linhas ou estações previsto nos artigos 6.º e 7.º do Decreto-Lei n.º 80/73, de 2 de Março, só se pode verificar desde que estejam criadas alternativas equivalentes de transporte ou se demonstre a inexistência de interesses sociais relevantes a salvaguardar.

2 — Nos casos previstos no número anterior, a CP pode negociar a concessão de exploração de linhas ou troços de linhas a entidades públicas, nomeadamente municípios, e, bem assim, condicionar a exploração

à atribuição de subsídios que concorram para a cobertura dos custos directos.

Art. 5.º — 1 — As dívidas da CP — Caminhos de Ferro Portugueses, E. P., ao Tesouro, ao Fundo Especial de Transportes Terrestres, à Previdência, ao Fundo de Desemprego, à banca e aos restantes credores do sector público são consolidadas, sendo garantido um prazo de amortização superior a 10 anos.

2 — As importâncias contabilizadas pela empresa a débito do Estado são anuladas em relação às infra-estruturas de longa duração e aos subsídios e indemnizações compensatórias não atribuídos.

3 — As condições da consolidação prevista na parte final do n.º 1 serão estabelecidas pelos ministros da tutela, ponderada, em relação ao sector público empresarial industrial, a capacidade financeira das empresas.

4 — Os encargos com as amortizações e juros das dívidas consolidadas serão cobertos através de dotações e subsídios, desde que a empresa tenha cumprido, em relação ao ano anterior, as metas de viabilidade económica definidas.

Art. 6.º — 1 — A CP — Caminhos de Ferro Portugueses, E. P., deverá manter actualizado o cadastro valorizado do património, incluindo os bens de domínio público, atendendo-se ao cálculo de reavaliação, ao valor real dos bens e à sua vida útil previsível.

2 — A CP deverá apresentar ao Ministro de Estado e das Finanças e do Plano e ao Ministro da Habitação, Obras Públicas e Transportes, no prazo de 90 dias, um cadastro valorizado do património que seja susceptível de alienação imediata e, até 31 de Dezembro de 1983, um cadastro valorizado de todo o património, incluindo os bens de domínio público, com referência à utilidade ou necessidade dos bens para a realização dos objectivos da empresa.

Art. 7.º — 1 — A CP — Caminhos de Ferro Portugueses, E. P., deve apresentar, no prazo de 90 dias, uma proposta de acordo de saneamento económico e financeiro que, baseada no regime definido neste diploma, contemple os seguintes princípios:

- a) Estabelecimento de margens positivas e crescentes de autofinanciamento;
- b) Reformulação progressiva da rede por forma a alcançar-se a cobertura dos custos directos;
- c) Fixação de preços reflectindo os custos reais, salvo no que se refere aos preços dos transportes de passageiros e mercadorias que tenham sido sujeitos ao regime de obrigação de serviço público, sem prejuízo, nestes casos, das respectivas contrapartidas financeiras;
- d) Melhoria dos padrões de qualidade para a segurança, regularidade, prazos de transporte e conforto que contribuam para o aumento da procura;
- e) Aumento dos índices de produtividade específica (PK/UK, TK/UK e PK/TK) e dos índices de consumo energético (Kcal/UK);
- f) Não incidência de amortizações sobre as infra-estruturas de longa duração e sobre investimentos financiados a mais de 90 % por

dotação de capital não sem que, para permitir a determinação dos custos reais, se lance a débito e crédito nas contas de resultados o valor correspondente às amortizações que incidiriam sobre esses bens;

- g) Aplicação da reserva gerada por reavaliação do imobilizado à cobertura dos prejuízos;
- h) Desinvestimento de todos os bens com valor comercial e não essenciais ao transporte ferroviário, tendo em vista assegurar, por esta via, uma contribuição para o equilíbrio dos resultados anuais, devendo o remanescente das receitas provenientes da alienação desses bens ser aplicado no financiamento de novos investimentos.

2 — Para além das medidas e princípios definidos no número anterior, é necessária a redução do peso relativo dos encargos com pessoal na estrutura de custos, para o que deverá a empresa promover as acções indispensáveis à realização dos seguintes objectivos:

- a) Aumentos de produtividade;
- b) Aproveitamento racional dos recursos humanos pela mobilidade, reclassificação e transferência do pessoal;
- c) Antecipação de reformas.

3 — A fim de se garantir a realização dos objectivos referidos nos números anteriores, serão assegurados à CP os seguintes apoios financeiros:

- a) Atribuição anual da verba de 4 milhões de contos a título de indemnização compensatória pela obrigação tarifária nos transportes suburbanos;
- b) Atribuição da verba de 2 milhões de contos, quer em 1983 quer em 1984, com redução progressiva nos anos seguintes a título de subsídio destinado ao reajustamento progressivo da rede;
- c) Realização de um mínimo de 2 milhões de contos, quer em 1983 quer em 1984, a título de dotação de capital para saneamento financeiro.

Art. 8.º — 1 — No caso de trabalhadores excedentes, o Ministério do Trabalho poderá atribuir um subsídio anual para a manutenção de postos de trabalho excedentes.

2 — No caso previsto no número anterior, os Ministros da Habitação, Obras Públicas e Transportes e do Trabalho determinarão, por despacho, a não aplicação, total ou parcial, das cláusulas dos instrumentos de regulamentação colectiva de trabalho e o respectivo regime sucedâneo.

3 — Poderão ainda ser aplicadas à empresa as medidas previstas no Decreto-Lei n.º 353-E/77 e demais legislação aplicável relativamente a empresas em situação económica difícil.

Art. 9.º — 1 — O Ministro da Habitação, Obras Públicas e Transportes apresentará, no prazo de 180 dias, proposta de alteração do regime fiscal dos trans-

