

Five handwritten signatures are located in the top right corner of the page. They are written in blue, black, and brown ink. The signatures are stylized and appear to be official or personal marks.

**CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE DELEGAÇÃO E DE
PARTILHA DE COMPETÊNCIAS**

CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE DELEGAÇÃO E PARTILHA DE COMPETÊNCIAS

ENTRE:

O **ESTADO PORTUGUÊS**, representado pelo **MINISTÉRIO DAS FINANÇAS**, neste ato representado pelo Secretário de Estado do Tesouro, Álvaro Novo, pelo **MINISTÉRIO DAS INFRAESTRUTURAS E DA HABITAÇÃO**, neste ato representado pelo Ministro da Infraestruturas e da Habitação, Pedro Nuno de Oliveira Santos e pelo **MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA**, neste ato representado pelo Ministro do Ambiente e da Transição Energética, João Pedro Matos Fernandes, doravante abreviadamente também designado por **ESTADO**,

E

A **ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA**, pessoa coletiva n.º 502826126, com sede na Rua Cruz de Santa Apolónia, 23, 25 e 25A - 1100- 187 Lisboa, representada por Fernando Medina Maciel Almeida Correia, na qualidade de Presidente do Conselho Metropolitano, e Carlos Humberto Palácios Pinheiro de Carvalho, na qualidade de Primeiro-Secretário da Comissão Executiva, doravante abreviadamente também designada por **AML**;

em conjunto designados por **Partes**,

Considerando que:

- A. O Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (“RJSPTP”) aprovado em anexo à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua atual redação, estabelece o regime aplicável ao planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, fluvial, ferroviários e outros sistemas

guiados, incluindo o regime das obrigações de serviço público e respetiva compensação;

- B. Nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alíneas b), c) e d) do RJSPTP, o Estado é a autoridade de transportes competente quanto aos serviços públicos de transporte de passageiro explorados (i) em modo ferroviário pesado, (ii) na área metropolitana de Lisboa ao abrigo das relações concessórias entre o Estado e os operadores internos Metropolitano de Lisboa, E. P. E., Transtejo - Transportes do Tejo, S. A., e Soflusa - Sociedade Fluvial de Transportes, S. A., até ao termo das relações de serviço público em vigor, bem como (iii) em regime de concessão atribuída pelo Estado para a exploração do serviço metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo, na sequência de concurso público realizado previamente à entrada em vigor do RJSPTP, até ao termo das respetivas relações contratuais e ainda iv) em regime de concessão atribuída pelo Estado para a exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no eixo ferroviário Norte-Sul, como definido no Contrato celebrado entre o Estado e a Fertagus – Travessia do Tejo, Transportes, S.A.;
- C. Por força do disposto no n.º 3 do mesmo artigo e diploma, o Estado pode delegar parte ou a totalidade das suas competências na área dos transportes *“nas comunidades intermunicipais, áreas metropolitanas ou municípios, nos termos do disposto no artigo 10.º.”*;
- D. A delegação e partilha de competências por parte do Estado faz-se, designadamente através de contratos interadministrativos, e são precedidas de despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes;
- E. No contexto da 1.ª Cimeira das Áreas Metropolitanas, realizada em 20 de março de 2018, foram tomadas resoluções relevantes no domínio da mobilidade e transportes, entre as quais um novo sistema tarifário metropolitano, com a *“Criação do Passe Único Metropolitano, comum a todos os modos e a todos os operadores públicos e privados, de valor significativamente inferior ao atual”*;

- F. Com esta solução, que na área metropolitana de Lisboa se materializará através da criação de um conjunto de passes intermodais, de âmbito metropolitano e municipal, de valor reduzido, pretende-se apoiar as famílias, promovendo a universalidade e acessibilidade dos serviços públicos de transporte de passageiros e fomentando a coesão económica e social, a articulação intermodal entre todos os Operadores, bem como a simplificação tarifária neste território;
- G. A Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro, que aprovou o Orçamento do Estado para 2019 ("LOE 2019"), veio prever o financiamento do Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos ("PART"), que tem por objetivo combater as externalidades negativas associadas à mobilidade, nomeadamente o congestionamento, a emissão de gases de efeito de estufa, a poluição atmosférica, o ruído, o consumo de energia e a exclusão social;
- H. Para o efeito, foi consignado ao Fundo Ambiental o montante de 104 milhões de euros provenientes do adicionamento sobre as emissões de CO2 previsto no artigo 92.º -A do Código dos Impostos Especiais de Consumo (Código dos IEC), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 73/2010, de 21 de junho, na sua redação atual, tendo sido especificamente atribuída à Área Metropolitana de Lisboa o montante de 74.838.139 euros, conforme Despacho n.º 1234-A/2019, de 4 de fevereiro;
- I. Nos termos do disposto nos n.ºs 3 e 6 do artigo 234.º da LOE 2019, a fixação dos tarifários, incorporando o financiamento do PART, é da competência das autoridades de transportes de cada área metropolitana e comunidade intermunicipal, passando, a partir de 1 de abril de 2019, a obrigação de disponibilização do passe intermodal na área metropolitana de Lisboa e a respetiva compensação financeira prevista na Portaria n.º 241-A/2013, de 31 de julho, a caber à AML, sem prejuízo de esta, enquanto autoridade de transportes, poder introduzir alterações no sistema de tarifário e no modelo de financiamento;
- J. O Despacho n.º 1234-A/2019, de 31 de janeiro, publicado no Diário da República, 2.ª Série, n.º 24, de 4 de fevereiro de 2019, ao abrigo do disposto no n.º 2 do artigo 234.º da LOE2019, estabelece que o PART é um programa de financiamento das autoridades

de transportes para o desenvolvimento de ações que promovam a redução tarifária nos sistemas de transporte público coletivo, bem como o aumento da oferta de serviço e a expansão da rede;

- K. Nos termos do n.º 5 do supramencionado Despacho n.º 1234-A/2019, de 31 de janeiro, compete à AML proceder à repartição das dotações pelas autoridades de transportes existentes no seu espaço territorial, tendo em consideração a oferta de lugares.km produzidos pelos serviços de transportes por estas geridos, devendo tal repartição ser ajustada em conformidade com o modelo de integração tarifária;
- L. A implementação de um novo sistema tarifário metropolitano, que se traduz na reformulação do atual sistema de passes intermodais previsto na Portaria n.º 241-A/2013, de 31 de julho, deve obedecer ao enquadramento legislativo e regulamentar vigente, de origem europeia e nacional, que regula e enquadra a atividade pública no âmbito do serviço público de transporte de passageiros;
- M. O Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, na redação atual, “(Regulamento (CE) n.º 1370/2007)” relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, estabelece que a obrigação de serviço público corresponde à imposição definida ou determinada por uma autoridade competente, com vista a assegurar serviços públicos de transporte de passageiros de interesse geral que um Operador de serviço público de transportes de passageiros (“Operador”), caso considerasse o seu próprio interesse comercial, não assumiria, ou não assumiria na mesma medida ou nas mesmas condições sem contrapartidas;
- N. As autoridades de transportes são competentes para impor obrigações de serviço público aos Operadores, as quais devem ser formuladas de forma expressa e detalhada, por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis, e podem ser impostas através de contrato a celebrar com o operador de serviço público, de portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes ou de ato do órgão executivo da autoridade de transportes competente (cf. artigos 4.º e 23.º do RJSPTP);

- O. Nos termos previstos no artigo 24.º do RJSPTP, as autoridades de transportes devem compensar os Operadores pelo cumprimento de obrigações de serviço público, de acordo com as regras previstas no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, e no Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto, alterado pela Lei n.º 64/2013, de 27 de agosto;
- P. A compensação a atribuir aos Operadores não pode, de modo a evitar a respetiva sobrecompensação, exceder um montante necessário para a cobertura do efeito financeiro líquido, positivo ou negativo, sobre os custos e as receitas decorrentes do cumprimento das obrigações tarifárias estabelecidas mediante regras gerais por forma a evitar sobrecompensações (cf. artigos 3.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 e 24.º do RJSPTP);
- Q. Adicionalmente, o método de compensação adotado deve incentivar a manutenção e desenvolvimento de uma gestão eficaz por parte do Operador, que possa ser apreciada objetivamente, bem como incentivar uma prestação de serviços de transporte de passageiros com um nível de qualidade suficientemente elevado (cf. Anexo do Regulamento (CE) n.º 1370/2007);
- R. Nos termos do artigo 3.º da Portaria n.º 298/2018, de 13 de novembro, compete às autoridades de transportes o planeamento, definição e aprovação, por instrumento legal, regulamentar, administrativo e contratual, dos títulos e tarifas de transportes e das regras específicas relativas ao sistema tarifário, incluindo as referentes à atualização, critérios de distribuição de receitas e de bilhética a vigorar nos serviços de transporte público de passageiros sob sua jurisdição, bem como o pagamento de compensações de âmbito tarifário, quando a elas haja lugar;
- S. A implementação de um novo sistema tarifário metropolitano, implica a reformulação do atual sistema de passes intermodais previsto na Portaria n.º 241-A/2013, de 31 de julho, em virtude, desde logo, da tipologia dos novos títulos, do respetivo preço e do modelo de compensação, para além das implicações ao nível do tarifário próprio e combinado atualmente praticados pelos operadores;

- T. A obrigação de disponibilização dos títulos de transporte intermodais previstos no anexo à Portaria n.º 241-A/2013, de 31 de julho, é aplicável a empresas ou agrupamento de empresas públicas (do sector empresarial Local e/ou do Estado) ou privadas, ou por qualquer entidade pública que prestem serviço público de transporte regular de passageiros.
- U. Tendo em vista a manutenção da sustentabilidade financeira do sistema de transportes da área metropolitana de Lisboa, e, como previsto no n.º 9 do artigo 234.º da LOE 2019, a implementação do novo sistema tarifário não pode agravar o défice operacional das empresas públicas prestadoras do serviço público de transporte de passageiros e não pode agravar o défice tarifário dos operadores a quem foi concedida a exploração, em regime de concessão atribuída pelo Estado;
- V. Neste contexto, as Partes assumem como objetivo comum, a par dos Municípios da área metropolitana de Lisboa, a criação de um sistema de passes únicos municipais e metropolitano, com tarifários a preços acessíveis e comuns a todos os modos e a todos os operadores públicos e privados;
- W. As Partes assumem, igualmente, como objetivo comum a criação de passes Criança, +65 e Família que constituem um regime bonificado do sistema de passes únicos municipais e metropolitano;
- X. Sem prejuízo, a presente delegação e partilha de competências não releva para efeitos de aumentos de despesa pública global, uma vez que se encontra assegurado o aumento da eficiência da gestão de recursos pela AML, através da utilização concertada dos recursos afetos às autoridades de transportes da área metropolitana de Lisboa;
- Y. Está assegurado o ganho de eficácia do exercício das competências em causa pela AML, por via da necessária visão sistémica e global do sistema de mobilidade e transportes metropolitano, que permite uma análise partilhada entre os representantes autárquicos das populações utentes do sistema, bem como entre os diversos operadores;

- Z. O presente contrato interadministrativo de delegação e partilha de competências cumpre os objetivos legalmente previstos na Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na redação vigente, que estabelece o regime jurídico das autarquias locais, aprova o estatuto das entidades intermunicipais, estabelece o regime jurídico da transferência de competências do Estado para as autarquias locais e para as entidades intermunicipais e aprova o regime jurídico do associativismo autárquico (“Lei n.º 75/2013”), nomeadamente, a aproximação das decisões aos cidadãos, a promoção da coesão territorial, o reforço da solidariedade inter-regional, a melhoria da qualidade dos serviços prestados às populações e a racionalização dos recursos disponíveis;

É acordado e reciprocamente aceite o presente Contrato Interadministrativo de Delegação e de Partilha de Competências doravante abreviadamente designado por “Contrato”, que se rege pelas cláusulas seguintes:

Cláusula 1.ª

Natureza

O presente Contrato tem a natureza de contrato interadministrativo de delegação e partilha de competências, sendo celebrado ao abrigo do disposto no n.º 3 do artigo 5.º, e do artigo 10.º, ambos do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (“RJSPTP”) aprovado em anexo à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, e nos artigos 116.º a 123.º e 128.º a 130.º, todos do Anexo I à Lei n.º 75/2013.

Cláusula 2.ª

Objeto

1. O presente Contrato tem por objeto a delegação e a partilha das competências de autoridade de transportes do Estado na área Metropolitana de Lisboa (“AML”),

estabelecidas na Cláusula 5.ª, quanto ao serviço público de transporte de passageiros previsto no artigo 5.º, n.º 1, alíneas b), c), em parte, e d) do RJSPTP, a saber:

- a) Em modo ferroviário pesado, na área metropolitana de Lisboa;
 - b) Explorado na área metropolitana de Lisboa, ao abrigo das relações concessórias entre o Estado e os operadores internos Metropolitano de Lisboa, E. P. E., Transtejo - Transportes do Tejo, S. A., e Soflusa - Sociedade Fluvial de Transportes, S. A., até ao termo das relações de serviço público em vigor;
 - c) Explorado em regime de concessão atribuída pelo Estado para a exploração do serviço metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo, na sequência de concurso público realizado previamente à entrada em vigor do RJSPTP, até ao termo das respetivas relações contratuais;
 - d) Explorado em regime de concessão atribuída pelo Estado para a exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no eixo ferroviário Norte-Sul, até ao termo das respetivas relações contratuais.
2. A presente delegação e partilha de competências, inclui a faculdade de subdelegação das competências em causa pela AML, nos termos previstos na Cláusula 6.ª do presente Contrato e na legislação aplicável.

Cláusula 3.ª

Definição

Para efeitos do presente Contrato, entende-se por «Tarifário metropolitano», o conjunto de passes únicos e respetivas tarifas aplicáveis no território metropolitano, de âmbito municipal e metropolitano.

Cláusula 4.ª

Princípios

O presente Contrato baseia-se nos seguintes princípios:

- a) Igualdade de oportunidades e equidade;
- b) Coesão territorial;
- c) Prossecução do interesse público;
- d) Continuidade da prestação do serviço público;
- e) Necessidade e suficiência dos recursos;
- f) Subsidiariedade;
- g) Não aumento da despesa pública global;
- h) Eficiência da gestão dos recursos;
- i) Sustentabilidade ambiental;
- j) Articulação entre os diversos níveis da administração pública.

Cláusula 5.ª

Competências delegadas

1. Através do presente Contrato, o Estado delega na AML, no âmbito dos títulos de transporte visados pelo Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos ("PART"), as seguintes competências:
 - a) A competência prevista no n.º 2 do artigo 38.º do RJSPTP, para efeitos de Implementação e gestão de um sistema de bilhética sem contacto na área metropolitana de Lisboa, sem prejuízo dos sistemas próprios do Estado ou dos operadores de serviço de transporte público que operem na área geográfica da AML, assegurando-se em qualquer caso a necessária interoperabilidade;
 - b) A competência prevista no n.º 2 do artigo 38.º do RJSPTP e no artigo 3.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, para efeitos de determinação, através dos órgãos

competentes da AML, da aprovação do tarifário metropolitano, incluindo a criação dos respetivos títulos e a aprovação das respetivas tarifas, a vigorar no âmbito do serviço público de transporte de passageiros, incluindo a imposição das correspondentes obrigações de serviço público ao(s) operador(es) de que o Estado é autoridade de transportes, salvaguardando-se, em qualquer caso, a iniciativa própria do Estado nos termos dos n.ºs 4 e 5 da presente Cláusula, bem como a conformidade com o previsto na Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro;

- c) A competência prevista no artigo 40.º do RJSPTP e no artigo 3.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, para aprovar através dos órgãos competentes da AML as regras gerais relativas à fixação de valores máximos de preços e atualização de tarifas do tarifário metropolitano, mantendo-se a possibilidade de o Estado, em articulação com a AML, definir atualizações diferenciadas a aplicar a títulos próprios e ocasionais válidos na rede do(s) operador(es) de que o Estado é autoridade de transportes ou cuja iniciativa compita ao Estado, devendo, nesse caso, o Estado assumir o financiamento e pagamento das correspondentes compensações, e em qualquer dos casos, ser assegurada a conformidade com o previsto na Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro;
- d) A competência prevista no artigo 41.º do RJSPTP e no artigo 3.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, para definir, através dos órgãos competentes da AML, as regras de utilização, repartição de receitas e fixação e atualização do tarifário metropolitano, salvaguardando-se, em qualquer caso, a iniciativa própria do Estado nos termos dos n.ºs 4 e 5 da presente Cláusula;
- e) A competência prevista no artigo 41.º do RJSPTP e no artigo 3.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, para proceder aos cálculos de repartição de receitas e das compensações a atribuir aos operadores de serviço público e, quando aplicável, ao Estado, resultantes do tarifário metropolitano, e proceder ao pagamento das compensações devidas, nos termos dos mecanismos estabelecidos, devendo a AML facultar ao Estado todos os dados e informações de que disponha para esse efeito;
- f) A competência prevista no artigo 41.º do RJSPTP e no artigo 3.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, para gerir as verbas comuns decorrentes do tarifário

implementado na área metropolitana de Lisboa para, de forma diligente e regular, determinar a distribuição das verbas inerentes ao tarifário referido na alínea anterior, salvaguardando sempre as regras de repartição e de compensação previamente fixadas.

2. A assunção pela AML das responsabilidades de definição de um tarifário metropolitano significa que a AML responde pelo défice direto que este tarifário gera face às tarifas anteriormente praticadas, bem como pelos impactos deste noutras obrigações ou custos decorrentes de regras contratuais em vigor entre o Estado e esses operadores.
3. Enquanto o Estado mantiver a posição de concedente, a avaliação de eventuais impactos negativos e positivos do tarifário metropolitano nas outras obrigações ou custos diretamente decorrentes da implementação desse tarifário, a que se refere a segunda parte do número anterior, e das correspondentes medidas de mitigação, será feita conjuntamente.
4. A presente delegação de competências não prejudica a possibilidade de o Estado determinar ou autorizar a criação de outros títulos válidos no âmbito do serviço público de transporte de passageiros de que é autoridade de transportes, em articulação com a autoridade de transportes da AML, incluindo títulos próprios ou ocasionais, incumbindo-lhe, quando aplicável, o financiamento e pagamento das correspondentes compensações por cumprimento de obrigações de serviço público e/ou do défice decorrente desse tarifário.
5. A presente delegação de competências não prejudica, igualmente, a competência do Estado para, por razões de interesse público, determinar, obrigações de serviço público relativamente aos títulos integrados no tarifário metropolitano e criados para a área metropolitana de Lisboa, devendo, nesse caso, assumir o financiamento e pagamento das correspondentes compensações por cumprimento de obrigações de serviço público e/ou do défice decorrente desse tarifário.
6. A delegação de competências referida na presente Cláusula compreende todas as competências materiais necessárias ao exercício dos poderes delegados.

Cláusula 6.ª

Subdelegação de competências

1. As competências delegadas pelo Estado na AML ao abrigo do presente Contrato são passíveis de subdelegação, total ou parcialmente, nos termos da lei, em entidade pública por esta controlada, designadamente em empresa do setor empresarial local da AML.
2. A prática de quaisquer atos ao abrigo da subdelegação de competências fica sujeita ao cumprimento das normas legais aplicáveis, bem como do presente Contrato, e das normas, instruções e procedimentos internos aprovados pelo Conselho Metropolitano de Lisboa.
3. Não é permitida a subdelegação de competências por parte do(a) subdelegado(a).

Cláusula 7.ª

Financiamento

1. As verbas previstas no Programa de Apoio à Redução Tarifária ("PART") serão limitadas à dotação de 74.838.139 euros, conforme Despacho n.º 1234-A/2019, de 4 de fevereiro, para efeitos de financiamento de todas as competências delegadas e partilhadas pelo presente Contrato.
2. A implementação do PART por parte da AML não pode agravar o défice direto que este tarifário gera face às tarifas anteriormente praticadas pelos operadores públicos e operadores a quem foi concedida a exploração em regime de concessão atribuída pelo Estado, respondendo a AML por tal défice, nos termos da Cláusula 5.ª, n.º 2, devendo o Estado e a AML analisar os impactos negativos e positivos do tarifário metropolitano noutras obrigações ou custos decorrentes de regras contratuais em vigor entre o Estado e esses operadores, nos termos da lei, conforme previsto na Cláusula 5.ª, n. 3, do presente Contrato.
3. A implementação do PART não pode implicar outras obrigações ou custos adicionais que

não resultem, diretamente ou a título acessório da implementação do tarifário metropolitano, e que não sejam enquadráveis nas regras dos contratos de concessão em vigor.

4. A AML assegura o financiamento de outras obrigações ou custos diretos decorrentes da implementação do PART, nos termos da lei.

Cláusula 8.ª

Consulta ao Estado

1. Estão sujeitas a parecer prévio vinculativo do Estado, as matérias relativas à atualização do tarifário metropolitano e à criação ou eliminação, a partir de 1 de janeiro de 2020, de títulos metropolitanos, devendo este pronunciar-se no prazo de 15 (quinze) dias úteis, sem prejuízo de outras regras que venham a ser estabelecidas pelas partes.
2. O parecer prévio referido no número anterior deve ser homologado pelos membros do Governo responsáveis pela área das finanças e transportes.
3. Não havendo resposta do Estado no termo do prazo fixado no número anterior, considera-se o parecer prévio prestado em sentido favorável.
4. Na emissão dos pareceres previstos na presente Cláusula, o Estado deve ter em consideração, entre outros, o impacto sobre a população, no sistema tarifário metropolitano, na eficiência do sistema de transporte metropolitano na sustentabilidade económico -financeira das empresas.

Cláusula 9.ª

Cooperação institucional

As Partes comprometem-se a atuar de forma concertada junto das entidades públicas e privadas, para efeitos de promoção das matérias objeto do presente Contrato.

Cláusula 10.ª

Direitos e deveres de informação

As Partes comprometem-se, reciprocamente, a informar a outra Parte de quaisquer circunstâncias e informações de que tenham conhecimento, com relevo para os efeitos do cumprimento do presente Contrato.

Cláusula 11.ª

Dever de sigilo

1. As Partes comprometem-se reciprocamente a guardar sigilo sobre a informação e documentação a que venham a ter acesso em virtude da colaboração estabelecida ou da execução do presente Contrato.
2. Exclui-se do dever de sigilo a informação e a documentação que sejam comprovadamente do domínio público ou que as Partes sejam obrigadas a revelar, por força da lei, de processo judicial ou a pedido de autoridades reguladoras ou outras entidades administrativas competentes.

Cláusula 12.ª

Comunicações e interlocutores

1. As comunicações e notificações previstas no presente Contrato devem processar-se por escrito, preferencialmente por correio eletrónico, com registo de entrega.



2. Se, por qualquer motivo, não for viável o uso do correio eletrónico, as comunicações e as notificações serão remetidas por um dos seguintes meios:

- a) Por correio registado com aviso de receção;
- b) Em mão, desde que comprovadas por protocolo.

3. Para efeitos das comunicações a efetuar ao abrigo do presente Contrato, as Partes indicam os seguintes representantes, endereços e meios de contacto:

	AML	Estado
Representante	Diretor de Departamento de Gestão e Planeamento dos Sistemas de Transporte e Mobilidade, Dr. Sérgio Manso Pinheiro	Instituto da Mobilidade e Transportes, IP (IMT)
Morada	Rua Cruz de Santa Apolónia, 23, 25 e 25A-1100- 187 Lisboa	IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. Av. das Forças Armadas, 40 1649-022 LISBOA
E-mail	amlcorreio@aml.pt	imt@imt-ip.pt
Telefone	218428570	217949017

- 4. Quaisquer alterações aos elementos acima identificados devem ser previamente comunicadas à outra Parte.
- 5. No exercício das suas funções, cada um dos interlocutores *supra* identificados, deve privilegiar a celeridade dos processos decisórios, como forma de garantir a sua maior eficácia.

Cláusula 13.ª

Modificação do contrato

- 1. O presente Contrato pode ser modificado, sempre que ocorram motivos que justifiquem a

sua alteração, nomeadamente:

- a) Alteração dos pressupostos ou das condições em que se baseou a sua celebração;
 - b) A revisão seja indispensável para adequar o Contrato aos objetivos pretendidos;
 - c) Alterações legislativas com impacto direto e relevante na execução do Contrato;
 - d) Por proposta fundamentada de qualquer das Partes e aceite pela outra;
 - e) Em qualquer outro caso em que haja consenso entre as Partes.
2. Qualquer alteração ao Contrato obedece à forma escrita, devendo ser remetida ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. ("IMT, IP"), previamente à sua entrada em vigor, para verificação da sua conformidade com a lei e publicitação no sítio da *Internet* daquele organismo e para a devida e subsequente publicação, nos termos do Código do Procedimento Administrativo ("CPA").

Cláusula 14.ª

Suspensão do contrato

- 1. As Partes podem suspender o presente Contrato por período a fixar e a comunicar à outra parte, por incumprimento da contraparte, por não preenchimento dos pressupostos que lhe estão subjacentes ou por razões de relevante interesse público devidamente fundamentado.
- 2. A suspensão do presente Contrato não pode, em qualquer circunstância, ser causa de quebra ou descontinuidade da prestação do serviço público de transporte de passageiros realizado ao abrigo da presente delegação e partilha de competências, ou comprometer a manutenção do respetivo financiamento.

Cláusula 15.ª

Cessação do Contrato

1. O presente Contrato pode cessar por caducidade, revogação ou resolução.
2. O presente Contrato cessa por caducidade nos termos gerais, designadamente pelo decurso do respetivo período de vigência, extinguindo-se as relações contratuais existentes entre as Partes.
3. Sem prejuízo do disposto no n.º 3 do artigo 129.º da Lei n.º 75/2013, a mudança dos titulares dos órgãos das Partes não determina a caducidade do Contrato.
4. As Partes podem revogar o presente Contrato por mútuo acordo, que obedece a forma escrita.
5. Sem prejuízo dos fundamentos gerais de resolução do Contrato, as Partes podem resolver o presente Contrato quando se verifique:
 - a) Incumprimento definitivo por facto imputável a uma das Partes;
 - b) Por razões de relevante interesse público devidamente fundamentadas, de acordo com o previsto no artigo 123.º, n.ºs 2 a 9, da Lei n.º 75/2013;
 - c) Quando uma das Partes, com base em elementos de facto devidamente concretizados, considere que a execução do presente Contrato não está a cumprir os pressupostos que lhe estão subjacentes.
6. A cessação do presente Contrato não pode, em qualquer circunstância, ser causa de quebra ou descontinuidade da prestação do serviço público de transporte rodoviário de passageiros realizado ao abrigo da presente delegação e partilha de competências, ou comprometer a manutenção do respetivo financiamento das obrigações de serviço público aos operadores.

Cláusula 16.ª

Conformidade legal e publicação do Contrato

O presente Contrato deve ser remetido ao IMT, IP, previamente à sua entrada em vigor, para verificação da sua conformidade com a lei e publicação no sítio da *Internet* daquele organismo, sem prejuízo da respetiva e subsequente publicação conforme previsto no n.º 8 do artigo 10.º do RJSPTP.

Cláusula 17.ª

Legislação aplicável

O presente Contrato é regulado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, e pelo RJSPTP, em anexo à referida lei, na sua redação atual, pela Lei n.º 75/2013, pelo Regulamento (CE) n.º 1370/2007, pelo Código dos Contratos Públicos, e pelo CPA.

Cláusula 18.ª

Interpretação e integração de lacunas e omissões

1. Na interpretação do presente Contrato, as expressões utilizadas terão o significado que lhes é atribuído no RJSPTP, salvo quando expressamente lhes seja atribuído significado distinto ou quando tal resulte do respetivo contexto.
2. Quaisquer questões de interpretação e integração de lacunas e omissões, que resultem da execução do presente Contrato, serão preferencialmente resolvidas por acordo, reduzido a escrito, entre as Partes.

Cláusula 19.ª

Prazo de vigência do Contrato

1. O prazo de vigência do presente Contrato coincide com a duração do mandato do órgão deliberativo da AML, sem prejuízo do disposto no número seguinte.
2. O Contrato mantém-se em vigor até à instalação do novo órgão deliberativo da AML e considera-se renovado nesse momento, podendo ambas as Partes promover a denúncia do Contrato, no prazo de 6 (seis) meses após a referida instalação daquele órgão.

Cláusula 20.ª

Entrada em vigor

Em cumprimento do artigo 10.º, n.º 8, do RJSPTP, o presente Contrato entra em vigor no dia da sua publicação no site do IMT.

Feito em 5 (cinco) exemplares originais, de igual valor, ficando dois na posse da AML e três na posse do Estado.

Lisboa, 18 de março de 2019.

Em representação do **Estado Português**

O Ministro do Ambiente e da Transição Energética

we

O Ministro das Infraestruturas e da Habitação

Pedro N.º 1

Rel'

O Ministro das Finanças

Álvaro

Em representação da **ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA**

O Presidente do Conselho Metropolitano de Lisboa

Fernando Medina

Fernando Medina

O Primeiro-Secretário da Comissão Executiva Metropolitana de Lisboa

Carlos Humberto de Carvalho

Carlos Humberto de Carvalho