

MEMORANDO DE FUSÃO POR INCORPORAÇÃO E TRANSFORMAÇÃO

SOCIEDADES PARTICIPANTES

**REDE FERROVIÁRIA NACIONAL - REFER, E.P.E
("Sociedade Incorporante")**

E

**EP - ESTRADAS DE PORTUGAL, S.A.
("Sociedade Incorporada")**

Conteúdo

A. IDENTIFICAÇÃO DAS SOCIEDADES PARTICIPANTES	7
B. MODALIDADE DA FUSÃO, MOTIVOS, CONDIÇÕES E OBJETIVOS	8
1. MODALIDADE DA FUSÃO	8
2. MOTIVOS DA FUSÃO	9
(i) Enquadramento.....	9
(ii) Descrição das atividades das Sociedades Participantes.....	11
a. REFER (Sociedade Incorporante).....	11
b. EP (Sociedade Incorporada)	26
(iii) Apresentação dos motivos da fusão por incorporação e da transformação.....	37
3. OBJETIVOS DA FUSÃO E DA TRANSFORMAÇÃO	38
C. RELAÇÕES DE PARTICIPAÇÃO ENTRE AS SOCIEDADES PARTICIPANTES.....	40
D. DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DAS SOCIEDADES PARTICIPANTES	40
E. RISCOS	46
F. ESTATUTOS DA IP	53
G. MECANISMOS DE PROTEÇÃO DOS DIREITOS DOS CREDORES	54
ANEXO I	55

NOTA PRÉVIA

Este documento foi elaborado, em conjunto, pelos Conselhos de Administração da REDE FERROVIÁRIA NACIONAL - REFER, E.P.E (“REFER”) e da EP - ESTRADAS DE PORTUGAL, S.A. (“EP”) com o único objetivo de divulgar publicamente informações acerca do processo de fusão da EP - ESTRADAS DE PORTUGAL, S.A. na REDE FERROVIÁRIA NACIONAL - REFER, E.P.E e da subsequente transformação da REFER, E.P.E. na Infraestruturas de Portugal, S.A. (“IP”).

Atenta a natureza jurídica das entidades envolvidas nesse processo de fusão e de transformação e na ausência de um regime jurídico específico que discipline e regule os termos de uma fusão de uma entidade pública empresarial numa sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, a opção seguida foi a de concretizar esse processo por via legal.

Assim sendo, a fusão por incorporação da EP na REFER implica a extinção da EP, extinção essa que, em conformidade com o atual regime do setor público empresarial, ocorre por via de diploma legal próprio.

Da mesma forma, esse diploma legal afasta a aplicação das regras do Código das Sociedades Comerciais, por estar em causa uma entidade pública empresarial.

Relativamente à proteção dos credores, consigna-se no diploma em causa um regime próprio de oposição à fusão, descrito no capítulo H do presente memorando de fusão por incorporação e transformação (“Memorando”).

O diploma legal em causa é um decreto-lei que foi objeto de publicação em 29 de maio de 2015 (“DL Fusão e Transformação” ou “Decreto-Lei”).

Em caso de qualquer discrepância entre as informações constantes deste Memorando e do referido Decreto-Lei, prevalecerá o disposto no DL Fusão e Transformação.

Este documento reveste natureza informativa, estando sujeito e condicionado pela configuração final do processo de fusão e de transformação que vier a constar do referido Decreto-Lei.

INTRODUÇÃO

1. **REDE FERROVIÁRIA NACIONAL – REFER, E.P.E.**, com sede na Estação de Santa Apolónia 53, 1100-105, concelho de Lisboa, matriculada na Conservatória do Registo Comercial de Lisboa sob o número único de matrícula e de identificação de pessoa coletiva n.º 503 933 813, com o capital estatutário de 2.186.000.000 euros (dois mil cento e oitenta e seis milhões de euros), doravante designada por “REFER” ou “Sociedade Incorporante”;
e
2. **EP – ESTRADAS DE PORTUGAL, S.A.**, com sede na Praça da Portagem, 2809-013, concelho de Almada, matriculada na Conservatória do Registo Comercial de Almada sob o número único de matrícula e de identificação de pessoa coletiva n.º 504 598 686, com o capital social de 2.372.300.000 euros (dois mil e trezentos e setenta e dois milhões, trezentos mil euros), doravante designada por “EP” ou “Sociedade Incorporada”;

Ambas conjuntamente designadas por “**Sociedades Participantes**”.

As Sociedades Participantes pretendem, através do presente documento, apresentar os traços gerais da operação de fusão e de transformação concretizada através da incorporação da EP na REFER e da subsequente transformação da REFER na sociedade “Infraestruturas de Portugal, S.A.” (“IP”).

O principal objetivo desta operação é o de criar uma única entidade responsável pela gestão das infraestruturas de transportes ferroviário e rodoviário em Portugal.

Assim, com a fusão da EP na REFER e a transformação da REFER em IP, a qual reveste a natureza de empresa pública sob forma de sociedade anónima, a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação, alargamento e modernização das redes rodoviária e ferroviária nacionais, incluindo-se nesta última o comando e controlo da circulação, passam a ser competências da IP.

A IP assume a posição de gestor de infraestruturas, nos termos do contrato de concessão geral da rede rodoviária nacional celebrado com o Estado, bem como a gestão das infraestruturas sob sua administração.

Esta operação surge na sequência do estudo determinado pelo Governo e previsto no Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas, aprovado na reunião do Conselho de Ministros de 3 de abril de 2014 (“PETI3+”).

Para dar seguimento à determinação do Governo prevista no PETI3+, em 6 de agosto de 2014, através do Despacho n.º 10145-A/2014, dos Senhores Secretários de Estado do Tesouro e das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, foi nomeada uma comissão de planeamento (doravante “Comissão de Planeamento”) com o objetivo de assegurar a preparação dos trâmites necessários ao processo de fusão da EP na REFER e transformação desta em IP. A Comissão de Planeamento, que entretanto foi extinta em 31 de dezembro de 2014, foi composta por:

- (i) António Manuel Palma Ramalho (coordenador);
- (ii) José Serrano Gordo;
- (iii) José Luís Ribeiro dos Santos;
- (iv) Alberto Manuel de Almeida Diogo;
- (v) Vanda Cristina Loureiro Soares Nogueira;
- (vi) José Carlos de Abreu e Couto Osório.

Os trabalhos desenvolvidos pela Comissão de Planeamento incidiram fundamentalmente sobre os seguintes aspetos:

- (i) Definição da modalidade jurídica da fusão e do modelo de governo da IP;
- (ii) Redação dos estatutos da IP;
- (iii) Definição do plano estratégico (incluindo plano de negócios) que define e orienta a atuação da IP para o triénio 2015-2017;
- (iv) Definição da estratégia de sustentabilidade financeira da IP (a curto, médio e longo prazo), incluindo a exploração de oportunidades de financiamento europeu (designadamente, através de candidaturas ao programa "*connecting europe facility*");
- (v) Desenho do modelo organizacional, incluindo unidade de gestão de mudança;
- (vi) Definição do plano "*quick wins*", que abarca, designadamente, uma estratégia para a alienação de património e identifica iniciativas para a materialização de sinergias de curto prazo;
- (vii) Definição da estratégia de integração de sistemas de informação e dos sistemas operacionais interoperáveis.

A Comissão de Planeamento identificou cinco fases para a concretização do processo de fusão e de transformação, a saber:

- Fase 1 – Planeamento:** Fase já concluída, durante a qual foi desenvolvido o planeamento de todo o processo de fusão e de transformação;
- Fase 2 – Gestão Conjunta:** Esta fase, que termina com a Fase 3, pretende produzir como resultados: i) organização e avaliação dos quadros das duas empresas, ii) plano estratégico, iii) diagnóstico de sistemas de informação, iv) “*quick wins*” e v) apresentação de um orçamento consolidado para 2015;
- Fase 3 – Fusão Jurídica:** Fusão da EP na REFER e transformação da REFER em IP;
- Fase 4 – Fusão Operacional:** Iniciou-se em simultâneo com a fase 2 e pretende-se terminada em 2015, com a entrega dos seguintes elementos: i) plano de negócios da IP e ii) fusão de serviços corporativos e serviços partilhados;
- Fase 5 – Sustentabilidade:** Iniciar-se-á após a conclusão da fase 3 e visa criar condições para entregar: i) uma significativa redução do *deficit* estrutural de gestão das infraestruturas e ii) uma redução da dependência do Orçamento Geral do Estado de forma a assegurar a sua progressiva autossustentação financeira.

Para este efeito, as administrações da REFER e da EP prepararam o presente Memorando de Fusão por Incorporação e Transformação.

MEMORANDO DE FUSÃO POR INCORPORAÇÃO E TRANSFORMAÇÃO

A. IDENTIFICAÇÃO DAS SOCIEDADES PARTICIPANTES

1. Sociedade incorporante e transformada na sequência da fusão

REDE FERROVIÁRIA NACIONAL – REFER, E.P.E., com sede na Estação de Santa Apolónia 53, 1100-105, concelho de Lisboa, matriculada na Conservatória do Registo Comercial de Lisboa sob o número único de matrícula e de identificação de pessoa coletiva n.º 503 933 813, com o capital estatutário registado de 2.186.000.000 euros (dois mil cento e oitenta e seis milhões de euros), detido pelo Estado através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças.

2. Sociedade incorporada

EP – ESTRADAS DE PORTUGAL, S.A., com sede na Praça da Portagem, 2809-013, concelho de Almada, matriculada na Conservatória do Registo Comercial de Almada sob o número único de matrícula e de identificação de pessoa coletiva n.º 504 598 686, com o capital social de 2.372.300.000 euros (dois mil e trezentos e setenta e dois milhões, trezentos mil euros) representado por 474.460 ações de valor unitário de 5.000 euros cada, detidas pelo Estado através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças.

B. MODALIDADE DA FUSÃO, MOTIVOS, CONDIÇÕES E OBJETIVOS

1. MODALIDADE DA FUSÃO

Por estarem em causa duas entidades públicas, uma entidade pública empresarial (no caso da REFER) e uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos (no caso da EP), para a concretização da fusão em apreço são respeitadas as regras previstas no Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, doravante “Decreto-Lei n.º 133/2013” ou “DL 133/2013”, o qual estabelece os princípios e regras aplicáveis ao sector público empresarial.

A fusão é realizada por incorporação da EP na REFER, sendo a EP extinta e transferida a totalidade dos ativos e passivos da EP, à data de conclusão da operação, para a REFER, incluindo todos os direitos e deveres associados à atividade da EP.

Nos contratos em que foram prestadas garantias a favor da EP, estas mantêm-se válidas por força da transferência universal do património da EP, para a IP, mantendo-se igualmente válidas as garantias prestadas a favor da REFER, incluindo as prestadas no âmbito dos contratos de financiamento celebrados quer pela EP, quer pela REFER. A manutenção da validade destas garantias e a sua vigência não estão dependentes de qualquer formalidade adicional por parte do Estado, enquanto garante e acionista único do capital da REFER e da EP.

Em simultâneo com a fusão por incorporação, a REFER é transformada em sociedade anónima, passa a denominar-se “*Infraestruturas de Portugal, S.A.*” (“IP, S.A.” ou “IP”), mantendo o número único de matrícula e de identificação de pessoa coletiva e alterando a sua sede social para a Praça da Portagem, em Almada. Os estatutos da IP fazem parte do Anexo I do DL Fusão e Transformação.

A IP tem por objeto a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação, alargamento e modernização das redes rodoviária e ferroviária nacionais, incluindo-se nesta última o comando e o controlo da circulação.

O Estado pode delegar na IP a preparação dos processos de abertura à concorrência da exploração de serviço de transporte ferroviário em regime de serviço público, em linhas férreas, troços de linhas e ramais, que integram ou venham a integrar a Rede Ferroviária Nacional, os quais devem ser objeto de apreciação e parecer prévio vinculativo da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, nos termos das suas competências de regulação e de promoção e defesa da concorrência.

O Estado pode, ainda, enquanto autoridade de transportes competente quanto ao serviço público de transporte de passageiros, em modo ferroviário pesado, delegar ou concessionar a posição de autoridade competente para efeitos de atribuição a terceiros da exploração de serviço de transporte ferroviário em regime de serviço público, nos termos da legislação europeia e nacional aplicável.

Estão ainda incluídos no objeto da IP, as atividades de exploração do domínio público ferroviário e rodoviário do Estado, e do seu património autónomo, designadamente a exploração de áreas de serviço, de parques de estacionamento, bem como dos sistemas de informação e gestão de tráfego, dos sistemas de segurança ferroviária e rodoviária, do canal técnico e das redes de comunicações entre infraestruturas ou entre estas e os veículos, as estações, os terminais e outras instalações ferroviárias.

A IP pode exercer também quaisquer atividades complementares ou subsidiárias do seu objeto principal, relativas, designadamente, à exploração do conhecimento, da inovação, da tecnologia e dos ativos materiais e imateriais da IP em regime comercial ou concorrencial, no país ou no estrangeiro, bem como a exploração de outros ramos de atividades comercial ou industrial deles acessórios que não prejudiquem e não colidam com a prossecução do mesmo.

No que respeita aos princípios contabilísticos, esta operação rege-se pelas normas internacionais de relato financeiro conforme adotadas pela União Europeia.

2. MOTIVOS DA FUSÃO

(i) Enquadramento

O Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+), aprovado em 3 abril de 2014 pelo Conselho de Ministros, prevê a combinação entre a sociedade gestora da rede ferroviária e a sociedade gestora da rede rodoviária, traduzida na criação de uma única empresa de gestão de infraestruturas de transportes em Portugal, denominada “Infraestruturas de Portugal”.

A fusão por incorporação da REFER na EP permite alcançar dois grandes objetivos estratégicos. Por um lado, garante uma gestão integrada das redes ferroviária e rodoviária, potenciando a intermodalidade e a complementaridade entre os dois modos, assim como o aproveitamento das sinergias e do know-how de ambas as empresas, reduzindo encargos de funcionamento ao nível operacional. Por outro

lado, assegura a existência de um modelo de negócio financeiramente sustentável, tendo por base linhas de orientação estratégica sólidas, num quadro de modelo de financiamento da infraestrutura ferroviária e da infraestrutura rodoviária que desonera os contribuintes.

A prossecução de uma estratégia sustentável e eficiente que promova concomitantemente a obtenção de sinergias relevantes a nível operacional para os transportes perfila-se como o ponto fulcral para uma boa gestão das políticas públicas de transporte e, dessa forma, para uma correta formulação das soluções neste domínio.

A fusão por incorporação da EP na REFER, é uma operação que permite obter ganhos de eficiência muito relevantes, designadamente ao nível da contratação externa, da eliminação da sobreposição de estruturas internas comuns às duas empresas, da redução de encargos por via de economias de escala e de uma melhor afetação dos recursos disponíveis, os quais se traduzirão numa melhoria significativa da sua situação económico-financeira, prosseguindo o objetivo da sustentabilidade das empresas do Sector Empresarial do Estado, com criação de valor para o Estado e nesse sentido para a economia nacional.

Este processo é concretizado num contexto de aprofundamento da consolidação orçamental, com estrita observância dos objetivos com que o Estado Português está comprometido, nomeadamente através da redução estrutural da despesa pública.

Salienta-se que, na última década, o Estado investiu cerca de 12 mil milhões de euros em infraestruturas terrestres constituídas essencialmente por ferrovias e estradas. Este investimento, apesar de avultado, privilegiou em grande medida o setor rodoviário, tendo em conta que o investimento nesta modalidade foi cerca do dobro do investido na ferrovia.

Apesar deste investimento ter tido um efeito positivo na qualidade dos ativos ferroviários e rodoviários existentes em Portugal, não foi suficiente para alcançar os objetivos de desenvolvimento económico previstos. A inexistência de uma abordagem integrada que permitisse um desenvolvimento mais equilibrado das infraestruturas ferroviária e rodoviária, contribuiu para os défices que a REFER e a EP têm apresentado ao longo do tempo.

O investimento significativo realizado através de parcerias público-privadas (“PPPs”) na rede rodoviária nacional gerou uma responsabilidade financeira sobre a EP (e, em resultado da fusão e da transformação, da IP) que se perpetuará até meados da década de 2030. Haverá uma concentração deste esforço financeiro durante o período 2014-2025. Em 2028 ocorrerá a reversão para a IP da primeira concessão sob o regime de portagem real, dando início à recuperação da situação financeira. Em 2035, a maior parte das responsabilidades financeiras com concessões chegará ao seu termo e todas as concessões em regime de portagem real terão sido revertidas para a IP. Estas novas circunstâncias permitirão à empresa um encaixe anual na ordem dos mil milhões de euros a partir de 2035.

Desde a sua criação em 1997, a REFER gerou défices crónicos consubstanciados no montante de dívida acumulada. Se por um lado, o enquadramento regulatório implica a fixação de tarifas que não permitem a cobertura da estrutura de gastos da atividade de gestão de infraestrutura, por outro, o reduzido apoio do Estado no financiamento da atividade de investimento tornou necessário o recurso a fontes de financiamento remuneradas criando um terceiro nível de necessidades de financiamento associadas ao crescente serviço da dívida.

É assim propósito da fusão e da transformação atuar de forma determinante sobre esta situação de défices contínuos na atividade das duas empresas que deram origem à IP, no sentido de desonerar os encargos que impendem sobre os contribuintes e as gerações futuras.

(ii) Descrição das atividades das Sociedades Participantes

a. REFER (Sociedade Incorporante)

Caracterização Geral

A REFER foi constituída como Entidade Pública Empresarial (“E.P.E.”) através do Decreto-Lei n.º 104/97, de 29 de abril, como a empresa pública responsável pela gestão da Rede Ferroviária Nacional, a quem foram confiadas responsabilidades específicas para o desenvolvimento, modernização e gestão da infraestrutura ferroviária.

O objetivo da REFER é o de desenvolver as suas atividades de forma eficiente, garantindo qualidade, fiabilidade e segurança, protegendo o ambiente e contribuindo para uma maior utilização das infraestruturas ferroviárias. As suas atividades incluem:

- (i) Gestão da Infraestrutura: exploração, conservação e manutenção da infraestrutura ferroviária;
- (ii) Investimento: atividade realizada em nome do Estado, que inclui a construção, renovação e modernização da infraestrutura ferroviária.

A REFER beneficia de autonomia administrativa e financeira e está sujeita à tutela da Ministra de Estado e das Finanças e do Ministro da Economia. Os poderes de tutela englobam o poder de autorizar ou aprovar planos de financiamento e de investimento, documentos contabilísticos relevantes, aplicação de resultados e utilização de reservas/dotações de capital ou outros montantes atribuídos pelo Orçamento Geral do Estado e pelos Fundos da União Europeia. Adicionalmente, e de acordo com o estabelecido nos Estatutos da REFER, o Estado Português garantiu a salvaguarda do equilíbrio económico-financeiro da Empresa incluindo o serviço das dívidas constituídas.

Estrutura Societária e de Capital

Tendo em conta que a REFER assume a natureza jurídica de uma E.P.E., o seu capital não é representado por ações, sendo tratado integralmente como "capital estatutário" e detido pelo Estado através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças ("DGTF"). Nos termos do n.º 1 do artigo 16.º dos Estatutos da REFER, tal como constantes do Anexo I do Decreto-Lei n.º 141/2008, de 22 de julho, *"O capital estatutário da REFER, E.P.E., é constituído pelo valor das entradas patrimoniais do Estado destinadas a responder às necessidades permanentes da empresa, acrescido do valor dos bens do domínio privado da empresa, tal como seja fixado por despacho conjunto do Ministro das Finanças e do ministro da tutela"*. O capital estatutário da REFER não é representado por ações. O capital estatutário da REFER pode ser aumentado quer através de contribuições em espécie ou ativos, quer através de numerário com recurso ao Orçamento Geral do Estado, em ambos os casos por decisão da Ministra de Estado e das Finanças e do Ministro da Economia.

Governo da Sociedade

A administração da REFER é composta por um Conselho de Administração nomeado pelo Governo, em 31 de dezembro de 2014, com um mandato de três anos. Os membros do Conselho de Administração da REFER à data do presente Memorando são os seguintes:

Conselho de Administração

- António Ramalho (Presidente)
- José Ribeiro dos Santos (Vice-Presidente)
- José Serrano Gordo (Vogal)
- Alberto Manuel Diogo (Vogal)
- Vanda Nogueira (Vogal)
- José Carlos Osório (Vogal)
- Adriano Rafael Moreira (Vogal)

A fiscalização e o acompanhamento da atividade do Conselho de Administração da REFER são atualmente efetuados pelo seu Conselho Fiscal e por um Revisor Oficial de Contas nomeado por despacho conjunto da Ministra de Estado e das Finanças e do Ministro que tutela o setor ferroviário. O Conselho Fiscal é constituído por três membros nomeados por mandatos de três anos, renováveis por três vezes. O presidente do Conselho Fiscal dispõe de voto de qualidade nas reuniões deste Conselho.

Conselho Fiscal (nomeação em 29 de maio de 2013):

Presidente: José Emílio Coutinho Garrido Castel-Branco

Vogal: Pedro Miguel do Nascimento Ventura

Vogal: Pedro Manuel Mota C. Grilo

Vogal Suplente: Maria Isabel Louro Caria Alcobia

Revisor Oficial de Contas (nomeação em 13 de novembro de 2013):

Sociedade P. Matos Silva, Garcia Jr., P. Caiado & Associados, SROC, Lda. (SROC nº 44) acumulando a função de auditor externo registado na Comissão de Mercado

de Valores Mobiliários sob o nº 1054, sendo representada por João Paulo Raimundo Henriques Ferreira (ROC nº 851).

Foi designado para o cargo de Revisor Oficial de Contas suplente, a sociedade Rosa Lopes, Gonçalves Mendes & Associados, SROC, Lda. (SROC nº 116), representada por José de Jesus Gonçalves Mendes (ROC nº 833).

Descrição do Setor Ferroviário Português

A Diretiva comunitária n.º 91/440/CEE relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários (posteriormente alterada pela Diretiva n.º 2001/12/CE, de 26 de fevereiro de 2001) e a Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres (Lei n.º 10/90, de 17 de março de 1990) estabeleceram as diretrizes para a reestruturação do sistema ferroviário nacional. Estas disposições realçavam a necessidade de separar a gestão da infraestrutura ferroviária da prestação dos serviços de transporte. Em 1996, o Governo Português decidiu elaborar um plano de modernização para os caminhos-de-ferro, que incluía a reestruturação, o saneamento financeiro e o investimento em infraestruturas, levando a uma redução dos custos operacionais e a um aumento de capacidade, além do fornecimento de serviços de transporte público adequados. O Governo Português definiu as linhas gerais para esta reorganização e dividiu as principais responsabilidades de atuação no sector, por três entidades com funções distintas, a saber:

- (i) Um Regulador Ferroviário, atualmente a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (ex-Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.), cujo principal objetivo é o de regular as atividades dos operadores ferroviários e dos gestores das infraestruturas e promover a segurança, a qualidade e a defesa do ambiente;
- (ii) Uma empresa de gestão de infraestruturas que é responsável por garantir a instalação, desenvolvimento e manutenção da infraestrutura ferroviária e a gestão das funções de comando e controlo; e
- (iii) Operadores de transportes que são responsáveis pelos serviços de transporte de passageiros e de carga (em particular, a CP, Caminhos de Ferro Portugueses, E.P.E. (CP)).

Com a criação da REFER em 1997, a CP (anteriormente gestor da infraestrutura e operador ferroviário) entregou à REFER as suas atividades e ativos associados à gestão da infraestrutura. Ao mesmo tempo, a REFER assumiu todos os direitos e obrigações e os ativos dos escritórios para as redes ferroviárias de Lisboa e Porto, e para a instalação de uma linha ferroviária na Ponte 25 de Abril (gerida anteriormente por três entidades estatais diferentes).

A Comissão Europeia considera que uma maior integração do setor ferroviário da União Europeia constitui um elemento essencial para a criação do mercado interno e contribui para a mobilidade sustentável. Considera igualmente que a revitalização dos caminhos-de-ferro europeus através de um acesso mais amplo para os transportes internacionais de mercadorias na rede transeuropeia de transporte, exige uma concorrência justa entre o transporte ferroviário e rodoviário, o que significa especificamente ter em consideração os vários efeitos externos, nomeadamente considerações ambientais, que têm repercussões nas vantagens relativas entre o transporte ferroviário e rodoviário.

A instauração de sistemas adequados de fixação de preços para a utilização do sistema ferroviário, conjugada com sistemas de fixação de preços adequados para outros tipos de infraestruturas de transportes e a existência de vários operadores, permitirá alcançar um equilíbrio entre os diferentes modos de transporte. A fixação de preços e sistemas de partilha de capacidade deverão garantir a todas as empresas um acesso equitativo e procurar, na medida possível, satisfazer as necessidades de todos os utilizadores e de todos os tipos de circulação.

A Diretiva n.º 2001/14/EC, relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de tarifas de utilização e à certificação da segurança revogou vários regulamentos e diretivas anteriores e ajustou o contexto legislativo às necessidades e objetivos previstos para o setor. Esta diretiva foi implementada no ordenamento jurídico português pelo Decreto-Lei n.º 270/2003, de 20 de outubro de 2003 (e subsequentes alterações). Este Decreto-Lei n.º 270/2003 define as condições para a prestação de serviços de transporte ferroviário e a gestão da infraestrutura ferroviária, com vista ao equilíbrio financeiro do gestor da infraestrutura. A implementação operada pelo Decreto-Lei n.º 270/2003 acima referido salienta e confirma o papel central da REFER na definição da infraestrutura ferroviária em Portugal. A nova legislação destina-se fundamentalmente a:

- Desenvolver um quadro jurídico e económico que favoreça o acesso ao mercado dos operadores de transporte de mercadorias e garanta uma concorrência sã;
- Permitir o estabelecimento de tarifas de utilização de forma a remunerar adequadamente a atividade do gestor da infraestrutura sem sobrecarregar os operadores;
- Reforçar os poderes do regulador, nomeadamente os poderes de regulação; e
- Conceder poderes de fiscalização ao regulador para supervisionar o novo quadro legal.

O Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro (e subseqüentes alterações), estabeleceu igualmente a obrigatoriedade da REFER de publicar um Diretório de Rede, um documento público abrangente com as especificações técnicas da rede ferroviária, tendo em vista garantir um acesso transparente e não discriminatório à rede.

Em 14 de maio de 2014, foi publicado o Decreto-Lei n.º 78/2014, nos termos do qual foi criada a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), uma nova entidade que reúne, na sua totalidade as funções de regulação, supervisão e concorrência anteriormente a cargo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT), bem como de outros reguladores de transportes marítimos e terrestres (Instituto das Infraestruturas Rodoviárias, Instituto Portuário e dos Transporte Marítimos), tendo estes sido extintos.

Ao mesmo tempo, o Decreto-Lei n.º 77/2014 alterou as competências do IMT, retirando-lhe poderes de regulação e de supervisão e atribuindo-lhe responsabilidades de regulação técnica e de licenciamento.

Operadores Ferroviários

Desde a publicação do Decreto-Lei n.º 104/97, de 19 de abril de 1997 (e subseqüentes alterações), a CP é exclusivamente um operador ferroviário. As suas responsabilidades incluem:

- O transporte suburbano de passageiros na área da Grande Lisboa;

- O transporte suburbano de passageiros na área do Grande Porto;
- O transporte de passageiros intercidades e regional.

A CP é também uma E.P.E., beneficiando de um estatuto idêntico ao da REFER. A CP paga à REFER uma tarifa pela utilização da infraestrutura ferroviária (TU). Esta tarifa de utilização da infraestrutura está associada a vários fatores, incluindo o custo de manutenção dos bens. A CP continua a ser a única empresa com direito à concessão do transporte ferroviário de passageiros, à exceção de cerca de 54 quilómetros concedidos à FERTAGUS, TRAVESSIA DO TEJO TRANSPORTES S.A. (FERTAGUS), uma empresa privada que gere a ligação ferroviária entre as duas margens do Tejo. Esta concessão teve início em 1999, terminou no final de 2010, tendo sido renovada por um período de nove anos.

A FERTAGUS paga à REFER uma tarifa operacional pelo aluguer das estações, uma tarifa de ocupação pela utilização do complexo ferroviário de Coima (estacionamento, reparação e manutenção de material circulante), e uma tarifa pela utilização da infraestrutura (TU). O contrato de concessão entre a FERTAGUS e o Estado Português estabelece a TU a pagar pela FERTAGUS caso o volume de circulação exceda os níveis mínimos definidos. Abaixo deste limiar, a REFER é paga pelo Estado Português. Estes níveis mínimos de volume de circulação foram atingidos em 2006.

A liberalização do transporte de mercadorias em 2007 veio permitir o acesso de novos operadores ao mercado. Atualmente existem três operadores: a CP Carga, uma subsidiária da CP, a TAKARGO e a COMSA, ambas empresas privadas. As três empresas também pagam à REFER tarifas de utilização da infraestrutura para o transporte de mercadorias e logística.

Atividade de Gestão da Infraestrutura

Esta atividade abrange a gestão da capacidade, a conservação e manutenção da infraestrutura ferroviária e a gestão dos respetivos sistemas de comando e controlo da circulação, incluindo sinalização, regulação e expedição, de forma a assegurar as condições de segurança e a qualidade indispensáveis à prestação do serviço público ferroviário. Em 2014, foi transferida para a REFER a atividade de gestão dos terminais ferroviários bem como os respetivos terminais outrora a cargo da CP Carga e CP, respetivamente.

Os ativos sob gestão pertencem ao domínio público ferroviário.

A fim de desenvolver a sua atividade, a REFER tem como principal receita operacional:

As Tarifas de Utilização (TU) – a TU é paga pelos operadores ferroviários e reflete a utilização da capacidade da infraestrutura. A metodologia utilizada para estabelecer as tarifas encontra-se descrita no Decreto-Lei n.º 270/2003 (com a redação que lhe foi dada pelas subsequentes alterações) e no Regulamento n.º 630/2011. A REFER publica anualmente o Diretório da Rede que visa fornecer às empresas de transporte ferroviário a informação essencial de que necessitam para o acesso e utilização da infraestrutura ferroviária nacional.

Rendimentos não “core” - inclui o rendimento gerado pela rentabilização de ativos não totalmente utilizados pela atividade ferroviária. Estão incluídas nesta subcategoria a concessão de ativos imobiliários atribuídos à **REFER Património** e a concessão de telecomunicações atribuída à **REFER Telecom**, ambas empresas subsidiárias da REFER. Nos últimos anos, a venda de carril e outro material ferroso tem sido significativa, bem como a distribuição de dividendos das subsidiárias.

Indemnizações Compensatórias - Enquanto prestador de serviço público, a REFER não pode desenvolver a sua atividade numa base puramente comercial. Como tal, a compensação financeira do Estado Português deverá permitir à REFER

cobrir os seus custos operacionais e garantir um nível sustentável de fluxos de caixa.

A fim de assegurar níveis de serviço adequados, a REFER incorre, em particular, nas despesas operacionais seguintes:

Subcontratos – No âmbito do planeamento estratégico de manutenção, a REFER subcontrata trabalhos de manutenção para sinalização, telecomunicações, catenária e construção civil.

Outros Fornecimentos e Serviços Externos – Estes incluem, entre outros, energia, água, vigilância, tecnologias de informação, serviços especializados, frota e limpeza.

Gastos com pessoal – Desde 2011 que a REFER tem vindo a desenvolver um esforço significativo de racionalização, que tem sido alavancado por reduções temporárias de salários, uma medida orçamental imposta para a administração pública e para o setor público empresarial.

Atividade de Investimento

A REFER é responsável pela construção, instalação e modernização da infraestrutura, atividade esta desenvolvida por conta do Estado. Todos os ativos novos e modernizados pertencem ao domínio público. Os investimentos da REFER são feitos na qualidade de agente do Estado Português e, por conseguinte, estes investimentos não refletem uma política de investimento da REFER, mas sim opções do Governo relacionadas com o setor ferroviário.

As despesas de investimento da REFER relacionadas com a infraestrutura ferroviária são integralmente financiadas através de fundos europeus e do Estado Português, numa base direta e indireta. Nos termos do art.º 11º, n.º. 3 da Lei 10/90, de 17 de março de 1990 (a Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres), o Governo Português deverá proteger de forma adequada a estabilidade económica e financeira da REFER e garantir que a REFER é capaz de servir a dívida por si assumida para financiar a construção e conservação da infraestrutura ferroviária, de forma a prevenir quaisquer obstáculos à política de modernização da infraestrutura ferroviária nacional.

Política de Financiamento

Desde a criação da REFER e até 2010, o Estado Português optou por incentivar a empresa a procurar no mercado as fontes de financiamento mais competitivas, com vista a diversificar as alternativas de financiamento. Sempre que se mostrasse necessário, era prestada uma garantia explícita do Estado durante a vigência dos empréstimos, como complemento do apoio financeiro do Governo Português à REFER. Assim, no final de 2010, as obrigações financeiras da REFER que beneficiavam de garantia do Estado Português representavam 71% da dívida de médio e longo prazo.

Em Março de 2011, no âmbito do procedimento relativo aos défices excessivos, o Instituto Nacional de Estatística divulgou o impacto nas necessidades de financiamento do Estado e na dívida pública da integração das empresas públicas de transporte no perímetro de consolidação orçamental. Este acontecimento, juntamente com o resgate financeiro a Portugal, conduziram a uma nova política de financiamento para as Empresas Públicas Reclassificadas (EPR) ao abrigo do Sistema Europeu de Contas Nacionais e Regionais, nas quais se inclui a REFER, consubstanciada na atribuição de empréstimos do Estado e/ou capital através do Orçamento Geral do Estado.

Em 2013, o Decreto-Lei n.º 133/2013 de 3 de outubro, “*...estabelece os princípios e regras aplicáveis ao setor empresarial do estado, incluindo as bases gerais do estatuto de empresas públicas...*”. Para além de estabelecer obrigações de reporte e de divulgação, ou a constituição de uma nova estrutura orgânica para acompanhar o setor empresarial do Estado, este decreto-lei estabelece e impõe às EPR regras claras quanto a níveis de endividamento e gestão de instrumentos financeiros derivados. Efetivamente, o artigo 29.º do referido decreto-lei determina que as EPR não podem aceder a financiamento junto de instituições de crédito e nos mercados de capitais, com exceção das instituições de natureza multilateral (por ex. o Banco Europeu de Investimento), ao mesmo tempo que o artigo 72.º prevê a transferência da gestão das carteiras de derivados destas empresas para a Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública – IGCP, E.P.E...

No final de 2014, o peso da dívida financeira da REFER que beneficiava de garantia do Estado Português era de 40% enquanto os empréstimos contraídos junto do Estado representavam 39% do total do stock de dívida.

Prestador de Serviço Público

Em 2014, a REFER continuou a apresentar melhorias no que se refere aos serviços prestados aos operadores. O índice de pontualidade da REFER foi de 75% nos comboios pendulares, de 85% nos comboios regionais, de 90% nos comboios suburbanos e de 71% nos comboios de mercadorias. Da mesma forma, a empresa manteve os esforços dos últimos anos no sentido de fornecer aos operadores uma infraestrutura equipada com sistemas que permitam um aumento da segurança e fiabilidade. No final de 2014, 70% da via larga (onde circulam cerca de 92% dos comboios) estava equipada com sistemas de comando e controlo sofisticados, para além de sistemas de sinalização automática que aumentam a segurança.

Investimento

Em 2014, a REFER continuou a desenvolver uma série de projetos relevantes para a renovação da rede existente, a melhoria da segurança e eficiência da rede e na área das plataformas de logística e ligações ferroviárias com os principais portos portugueses. De um plano de investimento total de 77,6 milhões de euros, 74,8 milhões de euros destinavam-se a Investimentos em Infraestruturas de Longa Duração (96% do investimento total) e 2,8 milhões de euros foram atribuídos a investimentos em Estruturas de Apoio à Gestão (3% do investimento total). A REFER alcançou uma taxa de conclusão de 132%, bem acima dos valores orçamentados, em resultado da transferência dos terminais ferroviários e da sua operação da CP e da CP Carga, respetivamente, como determinado por Despacho Conjunto dos Secretários de Estado do Tesouro e das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, de 23 de abril de 2014.

€ milhares

Orçamento de Investimentos	2014		
	Orçamento (a)	Real (b)	(b)/(a) %
Total	77.625	102.659	132%
Infraestruturas de Longa Duração	74.817	99.851	133%
Segurança e Eficiência da Rede (a)	18.753	13.146	70%
Renovação e Reabilitação da Infraestrutura	18.206	9.030	50%
Ligações Inter-regionais	22.211	8.479	38%
Ligações às Plataformas Logísticas e Portos	11.961	5.157	43%
Áreas Metropolitanas	3.595	1.095	30%
Sistema de Mobilidade do Mondego	90	185	205%
Transferência de Terminais Ferroviários		62.760	
Estruturas de Apoio à Gestão	2.809	2.809	100%
Investimentos de Funcionamento	1.711	2.595	152%
Intervenções em Ativos Fixos	878	214	24%
Estudos	220		

Dívida financeira

Em 31 de dezembro de 2014, o capital em dívida ascendia a 6.418 milhões de euros, o que representa uma diminuição de 10% em relação a 31 de dezembro de 2013. O quadro abaixo ilustra a estrutura da dívida:

	€Milhões		Maturidade	Taxa de Juro
	Montante em dívida (valor nominal)			
	31-dez-14	31-dez-13		
Com Garantia do Estado				
BEI - Linha do Douro	9	13	set-16	Variável
BEI - Travessia do Tejo	20	30	set-16	Variável
BEI - Travessia do Tejo B	20	27	set-17	Variável
BEI - Travessia do Tejo C	31	38	set-18	Fixa (€17m)/Variável
BEI - Linha do Minho A	24	29	set-18	Fixa (€17m)/Variável
BEI - Linha do Minho B	48	52	set-21	Variável
BEI - CP III Linha do Norte - B	27	30	jun-22	Variável
BEI - CP III Linha do Norte - D	19	21	set-20	Variável
BEI - Linha Lisboa-Algarve A	72	78	set-21	Variável
BEI - Linha Lisboa-Algarve B	26	28	mar-12	Variável
BEI - CP III/2 - Linha do Norte A	90	95	mar-22	Variável
BEI - CP III/2 - Linha do Norte B	190	200	dez-23	Variável
BEI - CP III/2 - Linha do Norte C	100	100	jun-26	Fixa
BEI - CP III/2 - Linha do Norte D	100	100	dez-26	Variável
BEI - Suburbanos	71	76	jun-24	Variável
BEI - Suburbanos B	76	81	set-25	Fixa
BEI - Suburbanos C	45	47	mar-26	Fixa
REFER Eurobond 2006/2026	600	600	nov-26	Fixa
REFER Eurobond 2009/2019	500	500	fev-19	Fixa
REFER Eurobond 2009/2024	500	500	out-24	Fixa
Sem Garantia do Estado				
BEI - REFER V	152	160	mar-33	Fixa
BEI - REFER VI	99	105	set-32	Fixa
REFER Eurobond 2005/2015	600	600	mar-15	Fixa
REFER Eurobond 2006/2021	500	500	dez-21	Fixa
Empréstimos do Estado				
Empréstimo do Estado 2011-2016	1.031	1.547	nov-16	Fixa
Empréstimo do Estado 2012-2017 (Fev)	205	273	nov-17	Fixa
Empréstimo do Estado 2012-2017 (Jun)	203	271	nov-17	Fixa
Empréstimo do Estado 2012-2017 (Out)	192	256	nov-17	Fixa
Empréstimo do Estado 2013-2020 (Mai)	451	451	nov-20	Fixa
Empréstimo do Estado 2013-2020 (Nov)	354	354	nov-20	Fixa
Empréstimo do Estado 2014-2021 (Mai)	64	-	nov-21	Fixa
Total	6.418	7.161		

O montante total da dívida é integralmente constituído por empréstimos de longo prazo, dos quais 40% beneficiam de garantia do Estado e 39% constituem empréstimos do Estado.

Pessoal

Em 31 de dezembro de 2014, a REFER tinha um total de 2.522 colaboradores a cargo. No período de dezembro de 2010 a dezembro de 2014, o número médio de colaboradores da REFER evoluiu da seguinte forma:

	2010	2011	2012	2013	2014
Efetivo médio a cargo	3.469	3.237	2.784	2.642	2.513

Litígios

Em 31 de dezembro de 2014, a REFER tinha em curso os seguintes processos judiciais:

Processos judiciais em curso	31-dez-14	Emilhares
		Provisão %
Trabalho	338	100%
Outros	23.975	100%
TOTAL	24.312	100%

O valor dos processos judiciais em curso aumentou 3 milhões de euros desde 31 de dezembro de 2013 devido a um novo processo resultante de pedido de compensação por parte de uma empresa de construção.

Adicionalmente, a 31 de dezembro de 2014 existiam processos judiciais em curso relacionados com expropriações no valor de 8,4 milhões de euros. Dado que todas as expropriações são classificadas como investimento, a política da REFER tem sido a de não criar provisões para esta rubrica.

Informação sobre as Subsidiárias

Em 31 de dezembro de 2014, a REFER detinha direta ou indiretamente 100% das seguintes subsidiárias:

REFER Engineering, S.A. - tem como objeto a prestação de serviços de consultoria e realização de estudos e projetos de engenharia, nas áreas de transportes, logística e outras, cobrindo a conceção, desenvolvimento, gestão, manutenção e exploração das respetivas infraestruturas; a prestação de serviços de consultoria e de assistência técnica; o exercício das atividades de cartografia, topografia, cadastro e expropriações;

a prestação de serviços de gestão integrada de empreendimentos e de fiscalização; a prestação de serviços na área da gestão da qualidade, ambiente e segurança.

REFER Telecom, S.A. – tem como objeto o estabelecimento, gestão e exploração de infraestruturas e sistemas de telecomunicações, a prestação de serviços de telecomunicações bem como o exercício de quaisquer atividades que sejam complementares, subsidiárias ou acessórias daquelas diretamente ou através de constituição ou participação em sociedades. A **REFER Telecom** é a empresa subcontratada que opera as telecomunicações da REFER. A sua missão consiste em assegurar uma gestão eficiente da infraestrutura de telecomunicações concessionada pelo Acionista, garantindo a excelência na prestação de um conjunto alargado de serviços e a vanguarda do que mais moderno se faz na área das TIC (Tecnologias de Informação e Comunicações) bem como a obtenção de mais-valias junto do mercado em geral.

REFER Património, S.A. - a sua missão é a gestão do património imobiliário a cargo da REFER, assegurando a sua eficiente utilização, valorização e rentabilização, em consonância com os objetivos de gestão da infraestrutura ferroviária. As suas principais competências são:

- A valorização, rentabilização e requalificação do património imobiliário não afeto à exploração ferroviária, garantindo a sustentabilidade financeira e ambiental;
- A criação e atualização do cadastro do Domínio Público Ferroviário (DPF), permitindo o acesso permanente a toda a informação disponível relacionada com os bens do património imobiliário;
- A gestão, manutenção e administração corrente das estações, dos empreendimentos imobiliários e do restante património não afeto à exploração.

Estes serviços têm um forte impacto no utente, quer ele seja um passageiro ferroviário, um concessionário ou um utilizador do património desativado e requalificado, como por exemplo, as ecopistas.

GIL – Gare Intermodal de Lisboa, S.A. – A sua missão é exclusivamente a gestão e operação da Gare Intermodal de Lisboa, mais conhecida como "Estação do Oriente".

b. EP (Sociedade Incorporada)

Caracterização Geral

A Junta Autónoma de Estradas (doravante designada "JAE") foi criada através de decreto governamental em julho de 1927. A JAE foi a primeira entidade mandatada pelo Estado para construir e manter uma rede rodoviária nacional incluindo obras de arte. Uma vez aprovado o orçamento do Estado, a JAE estava habilitada a realizar a despesa inerente à sua atividade. Este procedimento sofreu alguns ajustamentos ao longo do tempo mas, no essencial, vigorou até 2004, ano em que a EP - Estradas de Portugal E.P.E. foi constituída através do Decreto-lei nº 239/2004, de 21 de dezembro.

Em 2007, foi publicado um conjunto de atos regulamentares resumidos no RCM n.º 89/2007, que transformaram o setor rodoviário e criaram a EP - Estradas de Portugal, S.A. (EP, S.A.).

A EP é uma sociedade anónima criada a 7 de novembro de 2007, através do Decreto-Lei n.º 374/2007, que permitiu a implementação de um novo modelo de gestão e investimento da infraestrutura rodoviária, visando tornar o setor financeira e economicamente sustentável e equitativo em termos geracionais.

O Decreto-Lei n.º 374/2007, de 7 de novembro de 2007, regulou a alteração da EP, E.P.E. para EP, S.A., e a RCM n.º 174-A/2007 publicou o Contrato de Concessão concedido pelo Estado à EP, S.A.. A EP tem a sua sede social em Praça da Portagem, 2800-199 Almada, Portugal. A EP tem o número único de matrícula na Conservatória do Registo Comercial de Almada e de pessoa coletiva 504 598 686.

Governo da Sociedade

A atual administração da EP é exercida por um Conselho de Administração nomeado através de deliberação social unânime de 31 de dezembro de 2014, com um mandato de três anos.

Os membros do Conselho de Administração da EP à data do presente Memorando são os seguintes:

Conselho de Administração

- António Ramalho (Presidente)
- José Serrano Gordo (Vice-Presidente)
- José Ribeiro dos Santos (Vogal)
- Alberto Manuel Diogo (Vogal)
- Vanda Nogueira (Vogal)
- José Carlos Osório (Vogal)
- Adriano Rafael Moreira (Vogal)

Mesa da Assembleia-Geral

A composição da mesa da Assembleia-Geral e respectivos membros são os seguintes:

Presidente: Paulo Manuel Marques Fernandes

Vice-Presidente: Paulo Miguel Garcês Ventura

Secretária: Maria Fernanda Joanaz Silva Martins

O mandato da Mesa da Assembleia-Geral vigora para o triénio 2012-2014.

A fiscalização e o acompanhamento da atividade do Conselho de Administração da EP cabem ao seu Conselho Fiscal e a um Revisor Oficial de Contas, nomeados pela assembleia geral. O Conselho Fiscal é constituído por três membros nomeados para um mandato de três anos, renovável uma única vez. O presidente do Conselho Fiscal dispõe de voto de qualidade nas reuniões deste Conselho.

O Conselho Fiscal reúne pelo menos uma vez por trimestre e sempre que convocado pelo seu Presidente ou a pedido do Conselho de Administração.

O Revisor Oficial de Contas é designado pela assembleia geral sob proposta do Conselho Fiscal.

Os membros do Conselho Fiscal e o Revisor Oficial de Contas à data presente são:

Conselho Fiscal

Presidente: José Emílio Coutinho Garrido Castel-Branco

Vogal: William Hall Woolston

Vogal: Bernardo Xavier Alabaça

Vogal Suplente: Teresa Isabel Carvalho Costa

Revisor Oficial de Contas: Sociedade Esteves, Pinho & Associados, SROC, Lda. representada por Rui Manuel Correia de Pinho. Foi designado como ROC suplente, Luís Manuel Moura Esteves.

Contrato de Concessão entre o Estado e a EP

As Bases da Concessão da rede rodoviária nacional, atribuída à EP, e aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de novembro foram objeto das seguintes alterações:

- a) Lei n.º 13/2008, de 29 de fevereiro, que altera o prazo da concessão, passando a referir que o seu termo tem como limite máximo as 24 horas do dia 31 de Dezembro de 2099;
- b) Decreto-Lei n.º 110/2009, de 18 de maio, que tem como alterações: i) a ampliação do objeto da concessão, o qual passa a incluir, também, a noção de disponibilidade, que consiste na aferição da qualidade do serviço prestado aos utentes e a aferição dos níveis de sinistralidade e dos níveis de externalidades por elas geradas, e define algumas regras relativas a esse; ii) clarifica-se o regime dos bens adquiridos no âmbito de um processo de expropriação que não venham a integrar o domínio público, no sentido de que as parcelas de terreno que não chegam a ser afetadas ao domínio público integram o património da concessionária; iii) define-se com exatidão o momento em que se inicia a produção dos efeitos contabilísticos da concessão, clarificando que os efeitos contabilísticos da concessão se iniciam, em simultâneo, com a entrada em vigor da Lei n.º 55/2007, de 31 de agosto; iv) é alterada a fórmula da atualização tarifária máxima permitida, passando esta a poder ser reportada à totalidade da variação do índice de preços no consumidor; v) esclarece-se que as áreas de serviços integradas em concessões do Estado apenas passam a fazer parte do estabelecimento da concessão após o termo inicial previsto no n.º 5 da

base 2; e vi) é definida uma nova causa de rescisão do contrato de concessão em virtude do incumprimento da concessionária dos contratos de subconcessão ou contratos de concessão EP;

- c) Decreto-Lei n.º 44-A/2010, de 5 de maio, que contempla o direito da concessionária à atividade de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores na rede concessionada quando tal atividade lhe seja expressamente atribuída nas bases de concessões integradas naquela rede e nos correspondentes contratos de concessão, sendo sua a referida receita. Por força desta alteração das bases da Concessão, o respetivo contrato, cuja minuta foi aprovada por Resolução do Conselho de Ministros 174-A/2007, de 23 de novembro, foi também objeto de alterações ocorridas por via da Resolução do Conselho de Ministros 39-A/2010, de 6 de junho, no sentido de integrar no objeto da concessão a atividade da concessionária no que respeita à cobrança de taxas de portagem, aos utilizadores na rede concessionada, estabelecendo em consequência que tem direito à receita proveniente da referida atividade de cobrança.

O modelo de concessão tem como finalidade:

- ✓ Criar uma maior transparência no que respeita a custos e tarifas no setor rodoviário,
- ✓ Aumentar o controlo público sobre o desempenho e a eficiência da EP,
- ✓ Estabelecer objetivos públicos e contratuais, nomeadamente sobre a qualidade de serviço das estradas nacionais, a redução da sinistralidade e as penalizações pelos impactos ambientais do setor,
- ✓ Criar um modelo de gestão que encontrasse no mercado as melhores soluções de financiamento com vista a tornar o setor rodoviário autossustentável e equitativo em termos geracionais.

O modelo de concessão geral baseou-se, assim, nos seguintes termos:

1. O Estado concedeu à EP uma concessão por 75 anos da Rede Rodoviária Nacional (RRN), com cerca de 16.500 Km.

2. O objeto da concessão é: financiamento, conservação, exploração, requalificação e alargamento da Rede Rodoviária Nacional (RRN); e ainda, conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação e alargamento da Rede Rodoviária Nacional Futura.
3. No Contrato de Concessão foi assegurado que as concessões rodoviárias existentes concedidas pelo Estado irão reverter para a EP no final do respetivo contrato e, por conseguinte, a EP é responsável pelos pagamentos devidos pelo Estado até essa data.
4. A EP tem direito às portagens cobradas em todas as concessões que fizeram um acordo com o Estado.
5. A EP tem direito igualmente à CSR (contribuição do serviço rodoviário) - Lei n.º 55/2007, de 31 de agosto.
6. Os novos investimentos deverão ser executados principalmente através de contratos de PPP/subconcessões.
7. Tendo havido uma transferência de funções reguladoras para o Regulador, a EP deve concentrar-se no desenvolvimento/gestão dos serviços públicos rodoviários.

Principais Rendimentos

Enquanto responsável por cumprir as obrigações definidas nas Bases da Concessão e no Contrato de Concessão, foram atribuídas à EP as seguintes receitas:

Contribuição do Serviço Rodoviário (CSR) – Corresponde a um montante fixo pago pelos utilizadores finais das estradas nacionais através de uma taxa sobre o consumo de gasóleo e gasolina. A CSR foi inicialmente introduzida através da Lei n.º 55/2007, de 31 de agosto (alterada pelas Lei n.º 67-A/2007, de 31 de dezembro, Lei n.º 64-A/2008, de 31 de dezembro, Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro, Lei n.º 66-B/2012, de 31 de dezembro, Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro, Lei n.º 82-B/2014 de 31 de dezembro) e não é automaticamente indexada à inflação. A CSR foi inicialmente fixada em 6,4 cêntimos por litro de gasolina e em 8,6 cêntimos por litro de gasóleo. A partir de 2014, aplicou-se o mesmo regime ao gás natural utilizado para fins de transporte e vendido nas bombas de gasolina. Para 2015, esta taxa será de 8,7 cêntimos por litro de gasolina, 11,1 cêntimos por litro de gasóleo e de 12,3 cêntimos por kg de gás natural automóvel.

Estes montantes são cobrados mensalmente, dois meses após o consumo efetivo (vendas).

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Centimos por litro de gasolina	6,400	6,400	6,400	6,400	6,547	6,632	6,700	8,700
Centimos por litro de gasóleo	8,600	8,600	8,600	8,600	8,798	8,912	9,100	11,100
Centimos por kg de GPL	<i>n.a.</i>	<i>n.a.</i>	<i>n.a.</i>	<i>n.a.</i>	<i>n.a.</i>	<i>n.a.</i>	10,300	12,300

Portagens – Desde 2010, em resultado de negociações conduzidas pelo Governo, a EP passou a receber as portagens de várias autoestradas exploradas por concessionários privados. A partir de setembro de 2010, foram introduzidas portagens num conjunto de contratos, até então sujeitos a um regime de portagens virtuais. Em 2011, em todas as concessões com portagem virtual foram introduzidas portagens. A maior parte dos contratos de subconcessão concedidos pela EP em 2008/09/10 têm igualmente lanços de autoestrada onde são cobradas portagens ao utilizador final, que revertem para a EP, constituindo rendimento operacional. Atualmente, a EP beneficia de portagens geradas em 15 contratos, cobrindo uma extensão de cerca de 1.300 Km. Estas portagens estão indexadas à taxa de inflação.

Contratos de construção – O Contrato de Concessão prevê a obrigação da EP prestar serviços de construção a fim de desenvolver a Rede Rodoviária Nacional. Assim, os contratos de construção celebrados pela EP ou por subconcessionárias, estão refletidos nas contas como receita por conta do Contrato de Concessão no período contabilístico em que o trabalho de construção é efetuado, sujeito à respetiva percentagem de acabamento. As portagens recebidas pela EP ao abrigo de concessões rodoviárias concedidas pelo Estado são deduzidas a este ativo como pagamento pelo direito sobre tais concessões rodoviárias.

Principais Custos

Tendo como objeto a conservação, exploração, requalificação e expansão da Rede Rodoviária Nacional Atual e Futura, a EP incorre nos seguintes custos:

Atividade de construção na Rede Rodoviária Nacional – inclui os custos de construção incorridos diretamente ou através de subconcessões deduzidos do montante de portagens recebidas pela EP relativo às concessões do Estado (ajustados dos custos de cobrança) pela aquisição dos direitos sobre estas concessões no termo dos respetivos contratos.

Conservação Periódica - reflete o reconhecimento da responsabilidade permanente da EP em manter o nível de serviço das estradas e obras de arte, prevista no Contrato de Concessão.

Conservação Corrente e Segurança – esta rubrica reflete os custos no período relativos a intervenções de conservação corrente em estradas, túneis e pontes e a segurança rodoviária.

Custos de cobrança de portagens - reflete os custos incorridos na cobrança de portagens.

Subconcessões de Exploração e Conservação (E&C) - reconhecimento dos custos de exploração e conservação de subconcessões, os quais serão pagos nos termos dos contratos de subconcessão através de pagamentos de disponibilidade e serviço.

Custos de cobrança de CSR - encargos devidos à Autoridade Tributária pela cobrança da CSR.

Política de Financiamento

Enquanto Instituto Público, a então JAE era diretamente financiada pelo Orçamento Geral do Estado. Com a transformação em E.P.E. através do DL n.º 239/2004, de 21 de dezembro, a EP começou a cobrir as suas necessidades de financiamento através de dívida de curto prazo obtida essencialmente no setor bancário nacional, a qual viria a ser transformada em instrumentos de dívida de longo prazo. Sempre que se mostrasse necessário, era concedida uma garantia do Estado durante toda a vigência do contrato de financiamento.

Em 2011, através da alteração à Lei de Enquadramento Orçamental (Lei n.º 91/2001, de 20 de agosto) passaram a considerar-se integradas no sector público administrativo as entidades que, independentemente da sua natureza e forma, tivessem sido incluídas no âmbito do Sistema Europeu de Contas Nacionais e Regionais, o que incluía a EP. Este evento conduziu a uma nova política de financiamento consubstanciada na atribuição de empréstimos do Estado e/ou capital através do Orçamento Geral do Estado.

Em 2013, o Decreto-Lei n.º 133/2013 de 3 de outubro, “...estabelece os princípios e regras aplicáveis ao setor empresarial do estado, incluindo as bases gerais do estatuto de empresas públicas...”. Para além de estabelecer obrigações de reporte e de

divulgação, ou a constituição de uma nova estrutura orgânica para acompanhar o setor empresarial do Estado, este decreto-lei estabelece e impõe às Entidades Públicas Reclassificadas ao abrigo do Sistema Europeu de Contas Nacionais e Regionais (EPR) regras claras quanto a níveis de endividamento e gestão de instrumentos financeiros derivados. Efetivamente, o Artigo 29.º do referido decreto-lei determina que as EPR não podem aceder a financiamento junto de instituições de crédito e nos mercados de capitais, com exceção das instituições de natureza multilateral (por ex. o Banco Europeu de Investimento), ao mesmo tempo que o artigo 72.º prevê a transferência da gestão das carteiras de derivados destas empresas para a Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública – IGCP, EPE (IGCP).

Resumo da atividade

As operações da EP foram divididas em Construção e Conservação. A rede existente já atingiu a sua maturidade, de forma que a atividade de construção está centrada atualmente num conjunto de projetos estratégicos devidamente identificados no PETI3+. A conclusão do “Túnel do Marão” - a Parceria Público-Privada (PPP) que foi resgatada pelo Estado, é atualmente o projeto de investimento em curso mais relevante. Durante o exercício de 2014 foram realizados 652 milhões de euros de investimento conforme ilustra o quadro abaixo:

Investimento	€ Milhões	
	31.12.2014	31.12.2013
Concessões do Estado	580	522
Subconcessões	32	246
Obra Própria	40	5
	<u>652</u>	<u>773</u>

Os maiores investimentos pagos pela EP nos últimos anos estão relacionados com os contratos de PPP. Estes contratos foram renegociados a fim de serem otimizados e de se conseguir uma redução dos encargos suportados pelo Estado e em concreto, pela EP. Em 2014, a EP começou a pagar as subconcessões que foram lançadas em 2008 e 2009. Assim, e por comparação com 2013, a EP procedeu aos seguintes pagamentos por tipologia de investimento:

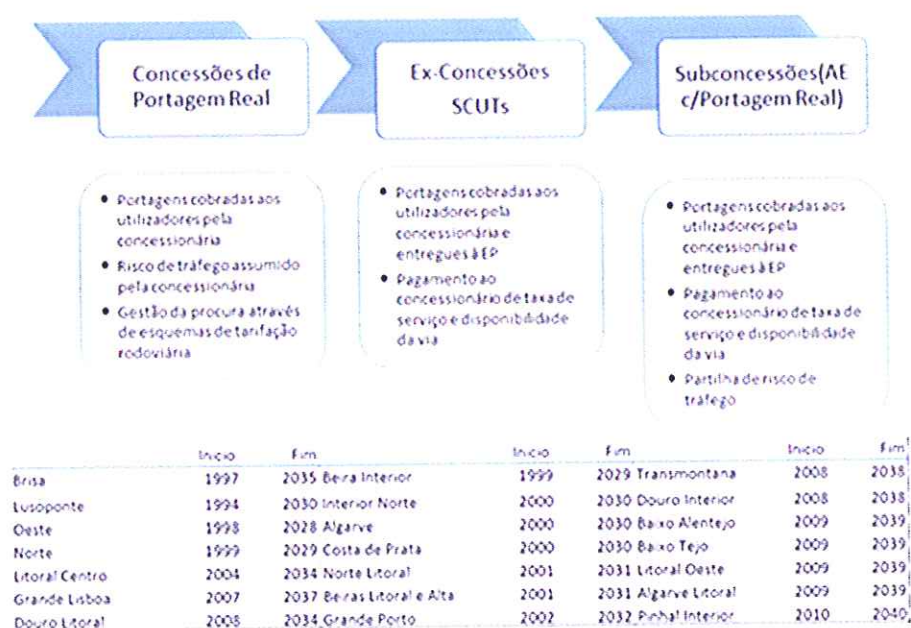
€ Milhões		
Pagamentos	31.12.2014	31.12.2013
Concessões do Estado	651	611
Subconcessões	238	-
Obra Própria	269	6
	<u>1.158</u>	<u>617</u>

A atividade de Conservação cobre cerca de 13.500 km de "estradas" e 5.000 pontes e viadutos. As inspeções de rotina têm como objetivo cobrir 25% da rede todos os anos. Isto permite a deteção precoce de eventuais problemas e uma intervenção adequada. As inspeções principais ao pavimento, com recurso a tecnologia laser, cobrem mais de 90% da rede num determinado ano.

A conservação corrente é subcontratada a diferentes fornecedores. Existem 20 contratos em curso, normalmente por períodos de 3 anos, representando os 18 distritos continentais, e dois contratos para as redes de alta densidade à volta de Lisboa e Porto.

Além disso, são feitas outras intervenções destinadas a melhorar a segurança ou o perfil de um determinado lanço da rede.

A EP celebrou 7 contratos de subconcessão que superintende, e assegura igualmente os pagamentos em nome do Estado relativos aos restantes 14 contratos celebrados pelo Estado. A natureza destes pagamentos muda substancialmente em função do ano dos contratos:



Todos os segmentos de negócio beneficiam de uma equipa interna de engenharia de projeto que presta aconselhamento especializado nas diferentes fases dos projetos.

Dívida financeira

Em 31 de dezembro de 2014, o capital em dívida ascendia a 2.535 milhões de euros, o que representa uma diminuição de 21% em relação a 31 de dezembro de 2013. O quadro abaixo ilustra a carteira da dívida:

	€Milhões		Maturidade	Taxa de Juro
	Montante em Dívida (valor nominal)			
	31-dez-14	31-dez-13		
Com Garantia do Estado				
Banco Europeu de Investimento	194	201	Jun-29	Fixa
Sem Garantia do estado				
Private Placement	125	125	Jul-30	Fixa
Suprimentos				
Suprimento 2011-2016	853	1.279	Nov-16	Fixa
Suprimento 2012-2017	153	204	Nov-17	Fixa
Suprimento 2012-2017	173	230	Nov-17	Fixa
Suprimento 2012-2017	56	75	Nov-17	Fixa
Suprimento 2012-2017	21	28	Nov-17	Fixa
Suprimento 2012-2017	33	44	Nov-17	Fixa
Suprimento 2012-2017	60	80	Nov-17	Fixa
Suprimento 2012-2017	25	34	Nov-17	Fixa
Suprimento 2012-2017	118	157	Nov-17	Fixa
Suprimento 2012-2017	12	16	Nov-17	Fixa
Suprimento 2012-2017	10	13	Nov-17	Fixa
Suprimento 2013-2020	85	85	Nov-20	Fixa
Suprimento 2013-2020	136	136	Nov-20	Fixa
Suprimento 2013-2020	17	17	Nov-20	Fixa
Suprimento 2013-2020	26	26	Nov-20	Fixa
Suprimento 2013-2020	266	266	Nov-20	Fixa
Suprimento 2013-2020	28	28	Nov-20	Fixa
Suprimento 2013-2020	26	26	Nov-20	Fixa
Suprimento 2013-2020	25	25	Nov-20	Fixa
Suprimento 2013-2020	18	18	Nov-20	Fixa
Suprimento 2013-2020	4	4	Nov-20	Fixa
Suprimento 2013-2020	22	22	Nov-20	Fixa
Suprimento 2013-2020	50	50	Nov-20	Fixa
Total	2.535	3.188		

O montante total da dívida é constituído por empréstimos de longo prazo, dos quais 87% correspondem a empréstimos concedidos pelo Estado. Existe ainda um empréstimo

do BEI que beneficia de uma garantia do Estado português e um empréstimo obrigacionista admitido à negociação em mercado não regulamentado na bolsa de Frankfurt representando, respetivamente, 8% e 5% do stock de dívida a 31 de dezembro de 2014.

Pessoal

	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014
Efetivo médio	1.177	1.169	1.176	1.128	1.054

A EP tem vindo a desenvolver esforços no sentido de otimizar o seu quadro de pessoal, refletidos numa diminuição do número de colaboradores.

Litígios

Em 31 de dezembro de 2014, a EP tinha pendentes os seguintes processos judiciais:

Processos judiciais em curso	€ milhares	
	31-12-2014	Provisão %
Riscos Gerais	20.551	100%
Contratos de construção	59.094	100%
Expropriações	62.574	100%

Adicionalmente, a EP tem provisionado o valor de 301 milhões de euros relativo ao litígio entre a EP e a Autoridade Tributária onde se discute se a CSR deverá ser considerada receita sujeita a IVA. Esta provisão reflete a melhor estimativa de IVA deduzido pela EP nas atividades financiadas pela CSR.

(iii) Apresentação dos motivos da fusão por incorporação e da transformação

A fusão por incorporação da EP na REFER (e a sua transformação na IP) permite alcançar dois grandes objetivos estratégicos:

- (i) garantir uma gestão integrada das redes ferroviária e rodoviária, potenciando a intermodalidade e a complementaridade entre os dois modos, assim como o aproveitamento das sinergias e "*know-how*" de ambas as empresas, reduzindo encargos de funcionamento ao nível operacional;
- (ii) assegurar a existência de um modelo de negócio financeiramente sustentável, tendo por base linhas de orientação estratégica sólidas, num quadro de modelo de financiamento da infraestrutura ferroviária e da infraestrutura rodoviária que desonere os contribuintes.

Com esta fusão e transformação é possível obter ganhos de eficiência ao nível da contratação externa, da eliminação da sobreposição de estruturas internas comuns às duas empresas, da redução de encargos por via de economias de escala e de uma melhor afetação de recursos disponíveis.

A estes ganhos de eficiência corresponde uma melhoria da situação económico-financeira da empresa que passa a ser responsável pela gestão das infraestruturas ferroviária e rodoviária (i.e., da IP, por oposição à atual situação financeira da REFER e da EP), promovendo-se, dessa forma, a sustentabilidade financeira desses sectores e, dessa forma, uma coerente criação de valor para a economia nacional.

A fusão e transformação também permitem a coordenação e articulação da presença regional, a potenciação da experiência de gestão de concessões e o incremento das receitas das respetivas gestoras de infraestruturas.

Também ao nível do sistema de transportes, a atribuição a uma única entidade de coordenação e planeamento integrado das redes ferroviária e rodoviária promove uma melhor organização da rede de transportes, além de permitir uma melhor afetação de recursos.

Adicionalmente, e tendo em conta que, quer a REFER, quer a EP, administravam domínio público do Estado, é possível concertar de forma mais eficiente a gestão desse domínio, nomeadamente através de uma gestão harmonizada e dinâmica, que contribui para o incremento de receita e redução de encargos através do

aproveitamento de sinergias e “*know-how*” atualmente existente nas duas empresas.

É assim num contexto de complementaridade e de necessidade de uma coordenação dos objetivos a prosseguir no âmbito do PETI3+, relativamente aos setores ferroviário e rodoviário, tendo subjacente princípios de qualidade, economia e eficiência, e tendo em vista a prossecução do interesse público, que se entendeu estarem reunidas as condições necessárias para a concretização da fusão e da transformação.

3. OBJETIVOS DA FUSÃO E DA TRANSFORMAÇÃO

A fusão da EP na REFER e a subsequente transformação desta em IP visam alcançar os seguintes objetivos:

1. Planeamento e investimento integrado
2. Maior eficiência
3. Economias de escala no aprovisionamento
4. Alcançar a sustentabilidade financeira
5. Posicionamento estratégico dos programas energéticos europeus / globais.

1. Planeamento e investimentos integrados

Ambas as empresas tinham determinações similares, nomeadamente, a gestão de um conjunto de infraestruturas nos termos da lei. Por um lado, a REFER geria a infraestrutura ferroviária nacional e por outro, a EP geria a infraestrutura rodoviária nacional.

Na sequência da fusão e da transformação, a IP assume agora esta missão de uma forma integrada, contrariando uma perspectiva de concorrência entre os dois modos.

A IP procura os aspetos complementares dos dois modos privilegiando a mobilidade de pessoas e bens e harmonizando os programas de investimentos.

2. Maior eficiência

Tendo sido as duas empresas autónomas do ponto de vista jurídico, administrativo e financeiro, existe uma sobreposição de áreas funcionais. A junção das melhores práticas de cada empresa deverá produzir um centro corporativo melhorado, com poupanças. Da mesma forma, a presença regional combinada das duas empresas deverá gerar reduções de custos adicionais. Finalmente, a agregação do conhecimento acumulado numa só empresa poderá ser útil em situações futuras. Exemplo disso é a experiência da EP na gestão de contratos de concessão que poderá ser utilizada em futuras concessões ferroviárias ou, no caso da REFER, o “*know-how*” existente na disciplina de gestão de ativos.

3. Economias de escala no aprovisionamento

Existia igualmente uma sobreposição no que respeita às compras e logística. Muitos contratos têm elementos análogos e uma gestão conjunta poderá resultar em poupanças consideráveis.

4. Alcançar a sustentabilidade financeira

A combinação das diferentes iniciativas aludidas nos parágrafos anteriores com o desenvolvimento de ações críticas relacionadas, por exemplo, com a remuneração do serviço ferroviário prestado (redefinição das tarifas de utilização da infraestrutura, programa de investimento com o governo, etc.) e com a renegociação das atuais parcerias público-privadas (PPP) rodoviárias, bem como a manutenção da conversão da dívida histórica em capital, deverá permitir a entrada da IP numa rota financeiramente sustentável.

5. Posicionamento estratégico dos programas energéticos europeus / globais

A definição de concessões de longo prazo concedidas pelo Estado à IP para as infraestruturas rodoviárias e também para as ferroviárias permite à empresa alinhar os seus investimentos com as diretivas da UE. A mobilidade gera desperdício. No momento presente é possível que as políticas energéticas, nomeadamente os seus aspetos ambientais, favoreçam uma tendência de investimento no setor ferroviário. Gerir de uma forma integrada as duas

componentes da mobilidade terrestre funciona como uma cobertura de longo prazo para a aplicação destas políticas.

C. RELAÇÕES DE PARTICIPAÇÃO ENTRE AS SOCIEDADES PARTICIPANTES

Não existem quaisquer relações de participação entre as Sociedades Participantes na fusão e transformação.

D. DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DAS SOCIEDADES PARTICIPANTES

As demonstrações financeiras da REFER (contas separadas) e da EP, ambas reportadas à data de 31 de dezembro de 2014 encontram-se auditadas e são anexos ao presente memorando (Anexo I), do mesmo fazendo parte integrante.

Os elementos de prestação de contas, separadas e consolidadas, da REFER, referentes ao exercício de 2013, foram aprovados pelo Conselho de Administração e submetidos a aprovação da tutela juntamente com os documentos de certificação legal das contas e relatório de auditoria, bem como com os relatórios anuais e pareceres do Conselho Fiscal, tendo sido objeto de aprovação pela tutela.

Os elementos de prestação de contas separadas da REFER referentes ao exercício de 2014 foram aprovados pelo Conselho de Administração e submetidos a aprovação da tutela juntamente com a certificação legal das contas e relatório de auditoria, bem como com o relatório anual e parecer do Conselho Fiscal.

Os elementos de prestação de contas consolidadas da REFER referentes ao exercício de 2014 foram aprovados pelo Conselho de Administração e submetidos a aprovação da tutela, juntamente com a certificação legal das contas e relatório de auditoria, bem como com o relatório anual e parecer do Conselho Fiscal.

A REFER encontra-se a aguardar o despacho de aprovação dos elementos de prestação de contas separadas e consolidadas referentes ao exercício de 2014.

Os relatórios e contas encontram-se divulgados no sítio da REFER na Internet em www.refer.pt e no sistema de difusão de informação da CMVM em www.cmvm.pt.

Sem prejuízo da leitura integral dos documentos de Certificação Legal das Contas e Relatório de Auditoria emitidos sobre os elementos de prestação das contas separadas e

consolidadas referentes aos exercícios de 2014, transcrevem-se as ênfases constantes dos referidos documentos:

Contas Separadas

“...

Ênfases

Sem afectar a opinião expressa no parágrafo anterior, chamamos a atenção para as situações seguintes:

8. Em 31 de Dezembro de 2014 a Empresa apresenta capitais próprios negativos de 1.032.919 milhares de euros. Não obstante a Empresa ter vindo a apresentar uma melhoria dos seus resultados operacionais desde 2011, na sequência de medidas de racionalização dos seus encargos de estrutura e funcionamento, impostas através das Leis de Orçamento do Estado e de orientações proferidas pelas Tutelas, o financiamento das suas atividades operacionais e de investimento futuras está dependente da continuação dos apoios financeiros do accionista Estado.

Conforme divulgado na nota 21. do Anexo, e como é do conhecimento público, estão ainda a decorrer os trabalhos prévios para a concretização da fusão entre a REFER e a E.P. - Estradas de Portugal, S.A. (“EP”), por incorporação da EP na REFER, no âmbito do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3), o qual prevê a redenominação da REFER em Infraestruturas de Portugal (“IP”).

9. Em 31 de Dezembro de 2014 a GIL - Gare Intermodal de Lisboa, S.A. (“GIL”), na qual a Empresa detém uma participação financeira de 100% (cerca de 33,65% em 2013), apresenta capitais próprios negativos de cerca de 38,9 milhões de euros (ajustados para efeitos IFRS), recorrendo, anualmente, a suprimentos dos accionistas. Conforme descrito na nota 5.7. do Anexo, em 31 de Dezembro de 2014, a totalidade dos suprimentos concedidos à GIL, de cerca de 56,1 milhões de euros (19,1 milhões de euros em 31 de Dezembro de 2013), foram integralmente ajustados por imparidade.

10. Conforme divulgado na nota 5.16 do Anexo, em 2014 a Empresa reconheceu activos por impostos diferidos relacionados com prejuízos fiscais dedutíveis em exercícios futuros, de cerca de 22,3 milhões de euros. Este reconhecimento foi efectuado no pressuposto de que, no âmbito do processo de fusão em curso, os lucros tributáveis estimados para o exercício de 2015 e seguintes permitirão utilizar aqueles prejuízos fiscais.

...”

Contas Consolidadas

“...

Ênfases

Sem afectar a opinião expressa no parágrafo anterior, chamamos a atenção para as situações seguintes:

8. Em 31 de Dezembro de 2014 o Grupo REFER apresenta capitais próprios negativos de 969.243 milhares de euros. Não obstante o Grupo ter vindo a apresentar uma melhoria dos seus resultados operacionais desde 2011, na sequência de medidas de racionalização dos seus encargos de estrutura e funcionamento, impostas através das Leis de Orçamento do Estado e de orientações proferidas pelas Tutelas, o financiamento das suas atividades operacionais e de investimento futuras está dependente da continuação dos apoios financeiros do accionista Estado.

Conforme divulgado na nota 25. do Anexo às demonstrações financeiras consolidadas, e como é do conhecimento público, estão ainda a decorrer os trabalhos prévios para a concretização da fusão entre a REFER e a EP - Estradas de Portugal, S.A. (“EP”), por incorporação da EP na REFER, no âmbito do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3), o qual prevê a redenominação da REFER em Infraestruturas de Portugal, S.A. (“IP”).

9. Conforme divulgado na nota 5. do Anexo às demonstrações financeiras consolidadas, em Dezembro de 2014, o Grupo REFER, através da REFER, adquiriu a parcela do capital social da GIL - Gare Intermodal de Lisboa, S.A (“GIL”) ainda não detida. No seguimento desta aquisição, o Grupo efetuou uma avaliação preliminar do justo valor dos ativos adquiridos e dos passivos assumidos através desta combinação de negócios, pelo que a alocação do preço de compra está ainda sujeita a alterações até à conclusão do período de um ano a contar desde a data de aquisição, conforme permitido pela IFRS 3 Concentrações Empresariais. O goodwill, apurado nesta aquisição, de forma provisória, ascendeu a cerca de 25,8 milhões de euros, e a perda apurada na remensuração da participação financeira anteriormente detida na GIL, ascendeu a cerca de 13,1 milhões de euros.

10. Conforme divulgado na nota 7.11 do Anexo às demonstrações financeiras consolidadas, em 2014, o Grupo REFER reconheceu activos por impostos diferidos

relacionados com prejuízos fiscais dedutíveis em exercícios futuros, de cerca de 22,4 milhões de euros. Este reconhecimento foi efectuado no pressuposto de que, no âmbito do processo de fusão em curso, os lucros tributáveis estimados para o exercício de 2015 e seguintes permitirão utilizar aqueles prejuízos fiscais.

...”.

Os elementos de prestação de contas da EP referentes aos exercícios de 2013 e 2014 foram aprovados pelo Conselho de Administração e pelo acionista Estado, em assembleias-gerais realizadas, respetivamente, a 25 de julho de 2014 e a 22 de maio de 2015. Os relatórios e contas encontram-se divulgados no sítio da internet da EP em www.estradasdeportugal.pt e no sistema de difusão de informação da CMVM em www.cmvm.pt.

Sem prejuízo da leitura integral dos documentos de Certificação Legal das Contas e Relatório de Auditoria emitidos sobre os elementos de prestação das contas referentes ao exercício de 2014, transcrevem-se as ênfases constantes dos referidos documentos:

Certificação Legal das Contas

“Ênfases

9. *Sem afetar a opinião expressa no parágrafo 7 acima, chamamos a atenção para as seguintes situações:*

9.1. *Conforme referido nas Notas 3.4, 4.1 e 9 do Anexo às demonstrações financeiras, a Empresa está a amortizar os direitos de concessão reconhecidos em Activos Intangíveis de acordo com a IFRIC nº 12, tendo em atenção determinados pressupostos, nomeadamente os relativos aos proveitos e aos investimentos futuros estimados no Plano para o período da concessão. Por questões de obrigatoriedade de divulgação, foi incluída nas Notas 33 e 34 c) do Anexo às demonstrações financeiras uma parte da informação prospectiva associada a esse Plano. Este Plano vai ser sujeito a revisões anuais, reflexo da evolução da empresa e de determinadas variáveis, bem como do conhecimento de novos factos que poderão alterar significativamente o mesmo.*

9.2. *Conforme referido no Relatório de Gestão, encontra-se em curso o processo de fusão por incorporação, da Empresa na REFER, E.P.E., denominando-se a nova empresa de Infraestruturas de Portugal, S.A., relativamente ao qual deverão ser salvaguardados todos os aspectos legais e societários aplicáveis.*

...”.

Relatório de Auditoria

“Ênfase

9. *Sem afetar a opinião expressa no parágrafo 7 acima, chamamos a atenção para o facto de que, tal como referido nas notas 3.4 e 9 do Anexo às demonstrações financeiras, as amortizações do exercício dos Activos intangíveis foram calculadas com referência à IFRIC 12, tendo por base determinados pressupostos, nomeadamente o montante global do investimento e a estimativa de proveitos da concessão, constantes das Projeções Económico Financeiras para o período remanescente da concessão. Dado que frequentemente os acontecimentos futuros não ocorrem da forma esperada por efeito de determinadas variáveis macroeconómicas, decisões políticas e/ou sociais, os resultados futuros da Sociedade podem ser influenciados caso aqueles pressupostos sejam significativamente alterados, como demonstrado na análise de sensibilidade incluída na nota 4.1 do Anexo.*

...”

A presente operação de fusão e transformação limita-se a proceder à integração contabilística da sociedade incorporada (EP) na incorporante (REFER). A fusão é concretizada pela integração contabilística da EP na REFER ao abrigo do regime de neutralidade fiscal.

A totalidade dos elementos do ativo e do passivo da EP, tal como constam da respetiva demonstração da posição financeira, são globalmente transferidos para a REFER, ao abrigo do regime especial de neutralidade fiscal previsto nos artigos 73.º e seguintes do Código do IRC, o qual implica que os ativos, quando aplicável, sejam transferidos pelo respetivo valor contabilístico, tendo por referência a data da demonstração da posição financeira da EP anexa ao Memorando.

As operações da EP serão consideradas, do ponto de vista contabilístico e fiscal, como efetuadas por conta da REFER/IP, a partir do dia 1 de janeiro de 2015.

À data de 31 de dezembro de 2014, a REFER apresentava um capital estatutário de 1.486.000.000 euros e os capitais próprios ascendiam a 1.032.918.804,64 euros negativos. Para o resultado líquido negativo apurado no exercício de 2014 no valor de - 89.065.163,17 euros, o Conselho de Administração propôs a sua aplicação integral em resultados acumulados.

À data de 31 de dezembro de 2014, o capital social da EP era de 1.994.585.000 euros e os capitais próprios ascendiam a 2.511.042.724,31 euros. Para o resultado líquido apurado no exercício de 2014 no valor de 16.510.871,80 euros, foi aprovada a sua aplicação da seguinte forma:

Reserva Legal	825.543,59 euros
Reserva Geral	1.651.087,18 euros
Reserva para Investimentos	14.034.241,03 euros

Durante os meses de janeiro a abril de 2015, foram realizadas operações de aumento de capital na REFER e na EP por entrada em numerário de respetivamente, 700.000.000 euros e 377.715.000 euros.

Para a determinação do capital social da IP foram considerados os seguintes ajustamentos no capital próprio da sociedade incorporante (REFER/IP):

- Cobertura por contrapartida do Capital Social, dos resultados acumulados negativos da REFER no montante de 2.518.918.804,64 euros;
- Integração em Capital Social e em Reservas dos montantes de 2.888.753.804,64 euros e 3.919,67 euros, respetivamente, correspondentes ao capital próprio da EP.

Após estes ajustamentos, o Capital Social da sociedade incorporante REFER, redenominada e transformada na Infraestruturas de Portugal, S.A., resultante da incorporação da EP, fixa-se em 2.555.835.000 euros representado por 511.167 ações de valor nominal unitário de 5 euros e integralmente detidas pelo Estado Português através da DGTf.

No quadro abaixo sintetizam-se os movimentos e ajustamentos ocorridos:

€uros	Após aplicação de Resultados Líquidos de 2014		Aumentos de Capital		Após aumentos de Capital realizados entre Janeiro e Abril de 2015	
	REFER	EP	REFER	EP	REFER	EP
Capital	1.486.000.000,00	1.994.585.000,00	700.000.000,00	377.715.000,00	2.186.000.000,00	2.372.300.000,00
Resultados Acumulados	-2.518.918.804,64	133.876.540,09			-2.518.918.804,64	133.876.540,09
Reservas Legais		66.851.822,46				66.851.822,46
Outras Reservas		315.729.361,76				315.729.361,76
Total do Capital Próprio	-1.032.918.804,64	2.511.042.724,31	700.000.000,00	377.715.000,00	-332.918.804,64	2.888.757.724,31

€uros	REFER	Ajustamentos integração da EP	Anulação Resultados Acumulados	Infraestruturas de Portugal, SA
Capital	2.186.000.000,00	2.888.753.804,64	-2.518.918.804,64	2.555.835.000,00
Resultados Acumulados	-2.518.918.804,64	-	2.518.918.804,64	-
Reservas Legais				
Outras Reservas		3.919,67		3.919,67
Total do Capital Próprio	-332.918.804,64	2.888.757.724,31	0,00	2.555.838.919,67

E. RISCOS

Os riscos identificados neste capítulo são contingências identificadas pela REFER e pela EP que poderão ou não vir a verificar-se.

Para além disso, os riscos aqui identificados, ainda que por referência à REFER e à EP, deverão igualmente ser lidos à luz da incorporação da EP na REFER por virtude da fusão e da subsequente transformação da REFER em IP. Nessa medida, os riscos devem também ser ponderados na perspetiva da futura IP.

A REFER e a EP não estão, no entanto, a expressar qualquer opinião sobre a possibilidade ou probabilidade de tais contingências virem efetivamente a acontecer, tendo o presente capítulo um carácter informativo apenas.

Riscos relacionados com a gestão da infraestrutura ferroviária

A principal fonte de receitas da REFER compreende as tarifas de utilização da infraestrutura (TU) pagas pelos operadores ferroviários e aprovadas pelo Regulador - IMT. A TU é paga pelos operadores ferroviários e reflete a utilização da capacidade da infraestrutura. A metodologia utilizada para estabelecer as tarifas encontra-se descrita no Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro (com a redação que lhe foi dada pelas subsequentes alterações) e no Regulamento n.º 630/2011.

Enquanto entidade prestadora de serviço público ferroviário, a REFER não pode desenvolver a sua atividade numa base puramente comercial. Como tal, a compensação financeira que lhe é devida pelo Estado Português e que corresponde às chamadas “indenizações compensatórias” procura cobrir os custos operacionais da REFER e garantir um nível sustentável dos seus fluxos de caixa.

A REFER é igualmente responsável pela construção, instalação e modernização da infraestrutura, sendo esta atividade desenvolvida por conta do Estado. Os investimentos realizados pela REFER são feitos na qualidade de agente do Estado Português e, por conseguinte, estes investimentos não refletem uma política de investimento da REFER, mas sim opções do Governo relacionadas com o setor ferroviário.

Nesta medida, as despesas de investimento da REFER relacionadas com a infraestrutura ferroviária são integralmente financiadas através de fundos europeus e do Estado Português. Nos termos do art. 11º, n.º 3 da Lei n.º 10/90, de 17 de março (a Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres), o Governo Português deverá proteger de forma adequada a estabilidade económica e financeira da REFER e garantir que a REFER é capaz de servir a dívida por si assumida para financiar a construção e conservação da infraestrutura ferroviária, de forma a prevenir quaisquer obstáculos à política de modernização da infraestrutura ferroviária nacional.

Neste contexto, a REFER não pode assegurar que as propostas de tarifa de utilização e outras tarifas continuarão a ser aprovadas pelo IMT ou que os operadores ferroviários continuarão a pagar ou pagarão em tempo oportuno, as tarifas de utilização da infraestrutura, as tarifas operacionais e os encargos de infraestrutura.

Da mesma forma, a REFER não pode igualmente assegurar que o Estado irá continuar a financiar e a manter os níveis de compensação associados aos custos de construção e de manutenção da infraestrutura ferroviária e que atualmente são assegurados através do Orçamento Geral do Estado, sob a forma de capital estatutário e transferências de capital.

O não recebimento de uma ou mais das referidas receitas, se não for substituído por novas fontes de receitas, poderá afetar negativamente a atividade, as condições financeiras ou os resultados operacionais da REFER.

Riscos relacionados com a gestão da infraestrutura rodoviária

Pelo cumprimento das obrigações estabelecidas nas Bases da Concessão e no Contrato de Concessão celebrado com o Estado, foram atribuídas receitas à EP, das quais se destacam as taxas de portagem e a contribuição do serviço rodoviário.

As taxas de portagem pagas pelos utilizadores de autoestradas, embora indexadas à taxa de inflação, dependem do ciclo económico português na medida em que o mesmo impacta diretamente sobre o tráfego rodoviário e, por conseguinte, no nível de portagens cobradas.

A Contribuição do Serviço Rodoviário (CSR) é um montante fixo pago pelos utilizadores finais das estradas nacionais através de uma taxa sobre o consumo de gasóleo, de gasolina e de gás natural. A CSR foi fixada através da Lei nº 55/2007, de 31 de agosto

(conforme subsequentemente alterada e atualmente em vigor) e não é automaticamente indexada à inflação. Tal como as taxas de portagem, as receitas provenientes da CSR poderão ser afetadas por uma diminuição do tráfego causada por abrandamentos no ciclo económico em Portugal. Por outro lado, uma melhoria da eficiência energética dos veículos e um crescimento da utilização de veículos movidos por fontes de energia alternativas poderão reduzir o nível de consumo de combustível e, conseqüentemente as receitas com origem na CSR.

Face ao que antecede, o volume das receitas da EP é um elemento que não é controlável pela empresa, pelo que a EP projeta e simula periodicamente o nível de receitas futuras provenientes das taxas de portagem e CSR em função das variáveis macroeconómicas relevantes.

Riscos associados às PPP (parcerias público-privadas)

(a) Enquadramento legal das subconcessões

Nos termos da Base 32 das Bases da Concessão da EP (cfr. Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de Novembro, na redação atualmente em vigor), *“a concessionária [a EP] deve privilegiar, como forma de execução das presentes bases, as parcerias público-privadas”*, ou seja, na concretização do Plano Rodoviário Nacional, a EP deve, preferencialmente, recorrer à contratação através do recurso às parcerias público-privadas.

Porém, o lançamento de quaisquer subconcessões não é determinado pela própria EP, mas pelo concedente, ou seja, pelo Estado Português. Efetivamente, nos termos da Base 21 das Bases da Concessão, *“as vias que integram a Rede Rodoviária Nacional Futura e que se encontram previstas no PRN 2000 devem estar todas em serviço na data que seja determinada pelo Governo e segundo a calendarização a aprovar até 31 de Dezembro de 2009”*.

Assim, o lançamento de todas as subconcessões rodoviárias contratadas pela EP foi precedido pela publicação pelo Governo das seguintes Resoluções do Conselho de Ministros:

- (i) Resolução do Conselho de Ministros n.º 177/2007 – Subconcessões da Auto-Estrada Transmontana e do Douro Interior;

- (ii) Resolução do Conselho de Ministros n.º 180/2007 – Subconcessões do Baixo Tejo, Baixo Alentejo e Litoral Oeste;
- (iii) Resolução do Conselho de Ministros n.º 56/2008 – Subconcessão do Algarve Litoral; e
- (iv) Resolução do Conselho de Ministros n.º 106/2008 – Subconcessão do Pinhal Interior.

Nos termos destas Resoluções, o Estado Português determinou que a EP lançasse e contratasse, em regime de parceria público-privada, as referidas subconcessões. Incumbiu portanto à EP, nos termos das Bases da Concessão e do Contrato de Concessão celebrado com o Estado Português, lançar os concursos públicos, assegurar a condução dos mesmos, adjudicar e contratar as Subconcessões acima mencionadas. Nos termos das mesmas Bases da Concessão e do Contrato de Concessão cabe ainda à EP assegurar a execução e gestão, pelo período de trinta anos, desses contratos de subconcessão. Atualmente, este regime mantém-se em vigor, ou seja, se o Estado Português determinar o lançamento de qualquer Subconcessão, a EP deverá lançar um procedimento contratual nos termos do Código dos Contratos Públicos, assegurar a sua condução, adjudicar e assegurar a execução e gestão desse contrato de subconcessão.

(b) Concessões do Estado

São as concessões lançadas e contratadas pelo Estado Português antes da atribuição à EP da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação e alargamento da rede rodoviária nacional (cfr. Base 1, alínea m) das Bases da Concessão).

No âmbito destas Concessões, a EP realiza os pagamentos que incumbem ao Estado e recebe os montantes a arrecadar por este na qualidade de concedente como forma de obter os direitos sobre benefícios económicos futuros (cfr. base 2, nºs 7 e 8 das Bases da Concessão).

(c) Principais riscos

Os contratos de subconcessão estipulam, sem exceção, que salvo o disposto nos mesmos, todos os riscos contratuais são transferidos para as subconcessionárias, pelo que:

- (i) um risco contratual só está alocado à EP se o contrato assim o expressamente prever;
- (ii) quaisquer riscos que não venham expressamente identificados no contrato (como riscos a cargo da concedente ou das subconcessionárias) devem considerar-se como riscos a cargo das subconcessionárias. É o designado “risco residual” (ou implícito).

Nesta sentido, são riscos, de acordo com tipologia consolidada, contratualmente alocados à EP:

- (i) Risco de descoberta de achados arqueológicos, cuja referência não estava já documentada no momento do lançamento da parceria e/ou no momento da apresentação da proposta final;
- (ii) Risco associado à não emissão atempada das denominadas Declarações de Utilidade Pública;
- (iii) Risco decorrente da ocorrência dos denominados eventos de Força Maior.

A verificação desses eventos pode dar lugar à reposição do equilíbrio financeiro das subconcessões.

Do ponto de vista estritamente financeiro, os riscos na execução dos contratos de subconcessão assumem as seguintes modalidades:

- (i) Risco de reposição do equilíbrio financeiro das subconcessões, decorrente de modificações unilaterais dos Contratos de Subconcessão e de alterações legislativas (Leis, Decretos-Leis, Portarias, Diretivas e Regulamentos Comunitários) qualificáveis como específicas para efeitos dos respetivos contratos;
- (ii) Risco de pagamento de juros de mora por pagamento atrasado da remuneração, por disponibilidade e por serviço, contratualmente devida;

- (iii) Risco de pagamento de juros de mora por quaisquer deduções de indisponibilidade que venham a ser declaradas inválidas pelos Tribunais Arbitrais; e
- (iv) Risco associado ao facto de os litígios serem dirimidos por Tribunais Arbitrais, historicamente propensos a aceitar, total ou parcialmente, as pretensões dos parceiros privados.

Relativamente aos Contratos de Concessão celebrados entre o Estado e os parceiros privados, a EP não é contraparte desses contratos e, por conseguinte, não lhe estão alocadas, diretamente, quaisquer riscos no âmbito daqueles contratos. Assim, a apresentação de quaisquer reservas de direito e/ou pedido de reequilíbrio dessas Concessões não é formulada junto da EP.

Sucede, porém, que como cabe à EP a responsabilidade pelos pagamentos, seja qual for a sua natureza e fonte, que incumbem ao Estado na qualidade de Concedente, a EP acaba por assumir nesses contratos um risco financeiro, designadamente risco de reposição do equilíbrio em termos similares ao presente nos contratos de subconcessão.

Riscos associados à IP

A IP será uma empresa de capitais exclusivamente públicos responsável por gerir a infraestrutura das redes rodoviárias e ferroviárias, a quem estarão confiadas responsabilidades específicas com vista à conceção, projeto, construção, financiamento, manutenção, operação, requalificação, expansão e modernização das redes rodoviárias e ferroviárias nacionais. Enquanto sociedade anónima, a IP estará sujeita ao DL Fusão e Transformação, aos respetivos estatutos e ao regime jurídico do setor público empresarial (DL 133/2013) e, no que respeita a matérias não contempladas nos referidos documentos, pelo Código das Sociedades Comerciais português e outra legislação e regulamentos específicos.

O capital social da IP, no valor de 2.555.835.000 euros, estará integralmente realizado e dividido em 511.167 ações com um valor nominal unitário de 5.000 euros detidas na totalidade pelo Estado Português através da DGTF.

A IP não pode garantir que o Estado Português não venha a aprovar nova legislação que altere a natureza jurídica da IP ou que tome medidas que possam afetar o seu estatuto.

Riscos associados aos ativos da IP

Uma parte substancial dos ativos da REFER (99%) e da EP (99,9%) pertenciam ao domínio público, ao abrigo do artigo 84º n.º 1 e) da Constituição da República Portuguesa. Nos termos do Artigo 202º n.º 2 do Código Civil Português, os ativos que pertencem ao domínio público não podem ser objeto de direitos privados.

A IP conserva, assim, os direitos e assume as responsabilidades atribuídas ao Estado relativamente ao domínio público ferroviário nas disposições legais e regulamentares aplicáveis, nomeadamente no Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 29-A/2011, de 1 de março. Esta legislação assegura, por um lado, a racionalização da gestão do domínio público ferroviário e, por outro, a obtenção de recursos financeiros destinados a investimentos na melhoria das infraestruturas ferroviárias. Neste âmbito, o Decreto-Lei nº 276/2003, de 4 novembro, prevê que a REFER, agora IP, possa propor a desafetação e, bem assim, outras formas de rentabilização dos bens do domínio público ferroviário cuja gestão lhe está cometida e simultaneamente prevê um regime jurídico excecional de não aplicação do regime da penhora, do depósito ou outros procedimentos cautelares (com as exceções previstas no nº 2 do artigo 10º) bem como o regime do embargo de obras quando as mesmas decorram em terrenos do domínio público ferroviário.

As infraestruturas rodoviárias nacionais que integram o domínio público rodoviário do Estado e que estejam em regime de afetação ao trânsito público ficam neste regime sob administração da IP, que as pode rentabilizar, mediante concessão ou licença, salvo se a respetiva administração tiver sido atribuída por lei ou contrato a outra entidade.

Do que precede, os credores não poderão recorrer a quaisquer ativos da IP que pertençam ao domínio público ferroviário e/ou rodoviário.

Riscos associados à dívida financeira da IP

A dívida financeira contratada entre a EP e as suas contrapartes até ao momento anterior à produção dos efeitos jurídicos da fusão é assumida pela IP nos exatos termos e condições em que foi celebrada pela EP e essas contrapartes.

De igual forma, nos contratos de financiamento em que foram prestadas garantias a favor da EP, estas mantêm-se válidas por força da transferência universal do património

da EP, para a IP, mantendo-se igualmente válidas as garantias prestadas a favor da REFER.

Consequentemente, o serviço da dívida da IP passará a contemplar o serviço da dívida resultante dos contratos de financiamento celebrados entre a REFER e as suas contrapartes acrescido do serviço da dívida dos contratos de financiamento celebrados entre a EP e as suas contrapartes e do serviço da dívida de contratos de financiamento que possam ser celebrados futuramente.

Considerando que a partir de 2012, a REFER e a EP foram integradas no setor público administrativo e, conseqüentemente passaram a estar abrangidas pelas sucessivas Lei do Enquadramento Orçamental, toda a sua atividade passou a estar inscrita no Orçamento do Estado. Esta circunstância conduziu a uma nova política de financiamento destas empresas consubstanciada na atribuição de empréstimos do Estado e/ou capital permitindo assim assegurar os respetivos serviços da dívida. À data da fusão e até ao final de 2015, a IP manter-se-á integrada no setor público administrativo e inscrita no Orçamento do Estado.

A IP não pode garantir que o Estado Português não venha a aprovar nova legislação que altere a equiparação da IP ao setor publico administrativo e, por conseguinte, que deixe de ter assegurado o equilíbrio dos seus fluxos financeiros através do Orçamento do Estado e tenha de procurar fontes de financiamento alternativas para solver os seus compromissos com os contratos de financiamento atuais e futuros.

F. ESTATUTOS DA IP

Em simultâneo com a fusão por incorporação da EP na REFER, esta última sociedade é transformada em sociedade anónima, alterando-se a sua denominação para "INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL" ("IP"), bem como a sua sede social para a Praça da Portagem, em Almada. O número único de matrícula e de identificação de pessoa coletiva da sociedade incorporante REFER mantém-se.

Os estatutos da IP são parte integrante do DL Fusão e Transformação, sendo revogados os anteriores estatutos da REFER, aprovados pelo Decreto-Lei nº 104/97, de 29 de abril (com a redação que lhe foi dada pelas subseqüentes alterações).

G. MECANISMOS DE PROTEÇÃO DOS DIREITOS DOS CREDORES

Os direitos dos credores da REFER e da EP estão salvaguardados por via do DL Fusão e Transformação.

Os credores manterão o benefício das garantias já prestadas a favor da EP e REFER, uma vez que estas permanecerão válidas, por força da sucessão legal que o DL Fusão e Transformação opera. A manutenção da validade destas garantias e a sua vigência não estão dependentes de qualquer formalidade adicional por parte do Estado, enquanto garante e acionista único do capital da REFER e da EP. O seu estatuto enquanto credores garantidos não é, de forma alguma, alterado.

De qualquer das formas, os credores poderão deduzir oposição judicial à fusão. Assim, no prazo de 30 dias após a publicação do referido Decreto-Lei, os credores com direitos de crédito anteriores à data de publicação do Decreto-Lei que tenham antes solicitado à REFER ou à EP a remissão das suas dívidas ou a prestação de uma garantia num prazo não inferior a 15 (quinze) dias, poderão, caso estes pedidos não tenham sido satisfeitos pela REFER ou pela EP, opor-se judicialmente à fusão. Esta oposição judicial deverá ser fundamentada nos danos que da fusão possam resultar para os direitos desses credores.


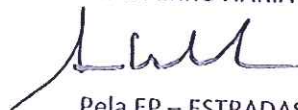
A oposição dos credores não suspende a fusão e caso seja resolvida favoravelmente ao credor, a IP fica responsável nos exatos termos decorrentes da respetiva decisão judicial transitada em julgado.

Todos os ativos e passivos da EP serão incorporados na REFER, que passarão automaticamente por força da lei, para a IP. Por conseguinte, todos os direitos e deveres contratuais das referidas entidades continuarão a existir na esfera da IP. Em particular, os credores têm os mesmos direitos, garantias e deveres perante a IP que tinham perante a REFER e a EP.

Consequentemente, os direitos dos credores da EP e da REFER não são afetados negativamente pela operação, uma vez que o património da IP após a fusão corresponderá ao somatório dos patrimónios das duas sociedades à data de 31 de dezembro de 2014 reforçado pelos aumentos de capital referidos no capítulo D. supra.

29 de maio de 2015

Pela REDE FERROVIÁRIA NACIONAL – REFER, E.P.E.



Pela EP – ESTRADAS DE PORTUGAL, S.A.



ANEXO I

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DA REFER E DA EP

REFER - Contas Separadas - Demonstração da posição financeira

	milhares de euros	
Ativo	31-dez-14	31-dez-13
Atividade de Gestão da Infraestrutura Ferroviária	277 595	385 869
Não correntes		
Ativos fixos tangíveis	33 454	34 657
Ativos intangíveis	2 587	1 578
Investimentos em subsidiárias	12 873	12 360
Investimentos em associadas e empreendimentos conjuntos	0	0
Ativos financeiros disponíveis para venda	32	32
Empréstimos e contas a receber	0	0
Impostos diferidos ativos	22 648	13 879
	71 595	62 504
Correntes		
Inventários	21 406	19 852
Instrumentos financeiros derivados	0	3 383
Cientes e outras contas a receber	109 126	229 107
Impostos sobre o rendimento a receber	0	420
Outros ativos financeiros	0	168
Caixa e equivalentes de caixa	75 469	80 434
	206 001	333 365
Atividade em Investimentos de Infraestruturas de Longa Duração	5 275 899	4 989 628
Correntes		
Concedente - Estado - Conta a Receber	5 254 047	4 970 380
Inventários	16 600	13 993
Cientes e outras contas a receber	5 253	5 255
	5 275 899	4 989 628
Total do ativo	5 553 494	5 385 497
Capital Próprio e Passivo	31-dez-14	31-dez-13
Capital próprio		
Capital e reservas atribuíveis aos detentores do capital		
Capital	1 466 000	451 200
Outras variações capitais próprios - impostos diferidos	0	- 26 260
Resultados acumulados	- 2 429 854	- 2 314 458
	- 943 854	- 1 889 518
Resultado do exercício atribuível a detentores do capital	- 89 065	- 89 136
Total do capital próprio	- 1 032 919	- 1 978 654
Passivos		
Atividade de Gestão da Infraestrutura ferroviária	2 624 358	2 329 080
Não correntes		
Empréstimos obtidos	1 135 952	1 467 414
Provisões	24 312	21 162
Impostos diferidos passivos	0	26 260
	1 160 264	1 514 836
Correntes		
Empréstimos obtidos	1 402 808	746 306
Fornecedores e outras contas a pagar	59 160	60 655
Imposto sobre o rendimento a pagar	2 127	7 283
	1 464 093	814 244
Atividade em Investimentos de Infraestruturas de Longa Duração	3 982 057	5 035 070
Não correntes		
Empréstimos obtidos	3 801 766	4 879 119
	3 801 766	4 879 119
Correntes		
Empréstimos obtidos	91 261	91 261
Fornecedores e outras contas a pagar	69 010	64 690
	160 271	155 951
Total do passivo	6 586 413	7 364 150
Total do capital próprio e passivo	5 553 494	5 385 497

REFER - Contas Separadas - Demonstração dos Resultados

Rubricas	milhares de euros	
	31-dez-14	31-dez-13
Prestações de serviços	99 708	100 121
Subsídios à exploração	40 493	43 700
Gasto com o consumo de materiais	- 5 100	- 6 402
Fornecimentos e serviços externos	- 95 456	- 94 404
Gastos com pessoal	- 81 409	- 90 559
Depreciações e amortizações do exercício	- 3 106	- 2 762
Provisões	- 3 272	- 8 272
Imparidades	- 37 110	- 4 750
Outros gastos	- 8 259	- 1 982
Outros rendimentos	42 395	23 018
Ganhos/(Perdas) subsidiárias, associadas e empreend. conjuntos	9 058	2 793
Resultado Operacional	- 42 047	- 39 499
Perdas financeiras	- 226 966	- 297 865
Ganhos financeiros	154 879	242 005
Resultados antes de impostos	- 114 134	- 95 359
Imposto do exercício	25 069	6 223
Resultado líquido do exercício	- 89 065	- 89 136

REFER - Contas Separadas - Demonstração do Rendimento Integral

Rubricas	milhares de euros	
	31-dez-14	31-dez-13
Resultados reconhecidos na demonstração dos resultados	- 89 065	- 89 136
Outro rendimento integral		
Itens que não serão reclassificados em resultado		
Diferenças de transição - Impostos diferidos	0	- 26 260
	0	- 26 260
Itens que poderão ser reclassificados em resultado		
	0	0
Resultado Integral	- 89 065	- 115 396

REFER - Contas Separadas - Demonstração da Alteração dos Capitais Próprios

milhares de euros

	Capital Social	Outras Variações	Resultados Acumulados	Resultado atribuível a acionistas	Total Capital Próprio
Saldos em 31 de dezembro de 2012	430 200	0	- 2 222 344	- 92 114	- 1 884 258
Diferenças de transição - Impostos diferidos		- 26 260			- 26 260
Resultado proveniente da demonstr. dos resultados				- 89 136	- 89 136
Resultado integral de 2013	0	- 26 260	0	- 89 136	- 115 396
Aplicação do resultado integral 2012			- 92 114	92 114	0
Aumento de capital	21 000				21 000
Saldos em 31 de dezembro de 2013	451 200	- 26 260	- 2 314 458	- 89 136	- 1 978 654
Diferenças de transição - Impostos diferidos		26 260	- 26 260		0
Resultado proveniente da demonstr. dos resultados				- 89 065	- 89 065
Resultado integral de 2014	0	26 260	- 26 260	- 89 065	- 89 065
Aplicação do resultado integral 2013			- 89 136	89 136	0
Aumento de capital	1 034 800				1 034 800
Saldos em 31 de dezembro de 2014	1 486 000	0	- 2 429 854	- 89 065	- 1 032 919

REFER - Contas Separadas - Demonstração dos Fluxos de Caixa

Rubricas	milhares de euros	
	31-dez-14	31-dez-13
Atividades Operacionais		
Recebimentos de clientes	213 340	7 304
Pagamentos a fornecedores	- 99 332	- 97 846
Pagamentos ao pessoal	- 78 674	- 85 362
Fluxo gerado pelas operações	35 333	- 175 904
Outros recebimentos/ (pagamentos) operacionais	22 588	47 754
Fluxo das atividades operacionais (1)	57 921	- 128 150
Atividades de Investimento		
Recebimentos provenientes de:		
Subsídios de investimento	11 747	87 245
Dívidendos	8 715	2 200
	20 462	89 445
Pagamentos respeitantes a:		
Ativos tangíveis	145 583	86 088
	145 583	86 088
Fluxo das atividades de investimento (2)	- 125 120	3 357
Atividades de Financiamento		
Recebimentos provenientes de:		
Empréstimos obtidos	64 000	825 542
Dotações de capital	1 034 800	21 000
Juros	6 859	36 808
	1 105 659	883 350
Pagamentos respeitantes a:		
Empréstimos obtidos	807 035	609 574
Juros e custos similares	229 579	287 520
	1 036 614	897 094
Fluxo das atividades de financiamento (3)	69 045	- 13 744
Varição de caixa e seus equivalentes (4)=(1)-(2)+(3)	1 846	- 138 537
Caixa e seus equivalentes no fim do período	75 458	73 612
Caixa e seus equivalentes no início do período	73 612	212 149
Varição de caixa e seus equivalentes	1 846	- 138 537

EP - Demonstração da posição financeira

	milhares de euros (m€)	
	31 de dezembro 2014	31 de dezembro 2013
Ativo		
Não corrente		
Ativos fixos tangíveis	24.432	25.260
Propriedades de investimento	120	126
Ativos intangíveis	19.197.040	18.725.396
Ativos por impostos diferidos	101.993	88.526
	<u>19.323.586</u>	<u>18.839.308</u>
Corrente		
Clientes	40.570	36.004
Adiantamentos a fornecedores	45.158	36.534
Ativos para imposto corrente	93	533
Estado e outros entes públicos	848.045	682.722
Outras contas a receber	113.950	107.505
Diferimentos	737	404
Ativos não correntes detidos para venda	3	3
Caixa e equivalentes de caixa	75.746	17.715
	<u>1.124.303</u>	<u>881.419</u>
Total do ativo	<u>20.447.889</u>	<u>19.720.727</u>
Capital próprio		
Capital e reservas atribuíveis aos detentores de capital		
Capital realizado	1.994.585	472.990
Reservas legais	66.026	65.288
Outras reservas	300.044	282.313
Resultados transitados	133.877	137.582
	<u>2.494.532</u>	<u>958.173</u>
Resultado líquido do período	16.511	14.764
Total do capital próprio	<u>2.511.043</u>	<u>972.937</u>
Passivo		
Não corrente		
Provisões	858.676	830.453
Financiamentos obtidos	305.593	318.970
Suprimentos	1.452.073	2.215.578
Passivos por impostos diferidos	-	3.705
Outras contas a pagar	3.248.943	3.276.886
Diferimentos	10.589.418	10.644.729
	<u>16.454.702</u>	<u>17.290.321</u>
Corrente		
Fornecedores	17.174	25.703
Adiantamentos de clientes	12.280	10.521
Estado e outros entes públicos	1.993	2.015
Financiamentos obtidos	13.242	7.130
Suprimentos	768.581	661.415
Outras contas a pagar	658.759	740.464
Diferimentos	10.116	10.222
	<u>1.482.144</u>	<u>1.457.469</u>
Total do passivo	<u>17.936.846</u>	<u>18.747.790</u>
Total do capital próprio e do passivo	<u>20.447.889</u>	<u>19.720.727</u>

EP – Demonstração do Rendimento Integral

	milhares de euros (m€)	
	31 de dezembro 2014	31 de dezembro 2013
Vendas e serviços prestados	941.354	1.100.003
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	(255.438)	(388.584)
Fornecimentos e serviços externos	(157.841)	(163.113)
Conservação, Reparação e Segurança	(97.895)	(108.311)
Outros FSE correntes	(59.946)	(54.802)
Gastos com o pessoal	(33.289)	(34.691)
Imparidade de dívidas a receber (perdas/ reversões)	-	(94)
Provisões (aumentos/ reduções)	(17.175)	(24.247)
Outros rendimentos e ganhos	64.731	68.107
Outros gastos e perdas	(3.641)	(3.393)
Resultados antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	538.701	553.988
Gastos/ reversões de depreciação e de amortização	(182.810)	(203.286)
	(182.810)	(203.286)
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	355.891	350.702
Juros e rendimentos similares obtidos	596	5.512
Juros e gastos similares suportados	(333.068)	(330.134)
Resultados antes de impostos	23.419	26.079
Imposto sobre o rendimento do período	(6.908)	(11.315)
Resultado líquido do exercício	16.511	14.764
Outros rendimentos do período	-	-
Resultado integral	16.511	14.764

EP – Demonstração da Alteração dos Capitais Próprios

	Capital realizado	Reservas legais	Outras reservas	Resultados transitados	Resultado líquido do período	Total
A 1 de Janeiro de 2013	464.000	63.454	243.566	141.476	36.688	949.183
Alterações no período						
Aplicação do Resultado ano anterior	-	1.834	34.853	-	(36.688)	-
Transição de Normativo contabilístico	-	-	3.894	(3.894)	-	-
Resultado integral do período	-	-	-	-	14.764	14.764
	-	1.834	38.747	(3.894)	(21.924)	14.764
Operações com detentores de capital no período						
Realizações de capital	8.990	-	-	-	-	8.990
A 31 de dezembro de 2013	472.990	65.288	282.313	137.582	14.764	972.937
Alterações no período						
Aplicação do Resultado ano anterior	-	738	14.026	-	(14.764)	-
Transição de Normativo contabilístico	-	-	3.705	(3.705)	-	-
Resultado integral do período	-	-	-	-	16.511	16.511
	-	738	17.731	(3.705)	1.747	16.511
Operações com detentores de capital no período						
Realizações de capital	1.521.595	-	-	-	-	1.521.595
A 31 de dezembro de 2014	1.994.585	66.026	300.044	133.877	16.511	2.511.043

EP – Demonstração dos Fluxos de Caixa

	milhares de euros (m€)	
	31 de dezembro 2014	31 de dezembro 2013
Fluxos de caixa das atividades operacionais		
Recebimentos de clientes	790.149	745.356
Pagamentos a fornecedores	(570.236)	(112.675)
Pagamentos ao pessoal	(34.758)	(38.509)
Caixa gerada pelas operações	185.155	594.172
Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento	(23.640)	(31.187)
Outros recebimentos/ pagamentos	(168.951)	(93.304)
Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais	(7.436)	469.681
Fluxos de caixa das atividades de investimento		
Pagamentos respeitantes a:		
ativos fixos tangíveis	(1.270)	(586)
ativos intangíveis	(653.973)	(635.981)
Recebimentos provenientes de:		
ativos fixos tangíveis	1.352	736
Subsídios ao investimento	386	6.161
Fluxos de caixa líquidos das atividades de investimento	(653.506)	(629.670)
Fluxos de caixa das atividades de financiamento		
Recebimentos provenientes de:		
Financiamentos obtidos	-	702.628
Realizações de capital e de outros instrumentos de capital próprio	793.210	8.990
Pagamentos respeitantes a:		
Financiamentos obtidos	(6.689)	(451.085)
Juros e gastos e similares	(66.878)	(105.652)
Outras operações de financiamento	-	(8.988)
Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento	719.643	145.893
Caixa e seus equivalentes no início do período	16.881	30.978
Caixa e seus equivalentes no fim do período	75.583	16.881
Variação de caixa e seus equivalentes	58.702	(14.096)