



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

PROPOSTA N.º 671/2016

[Aprovar submeter à Assembleia Municipal de Lisboa a assunção pelo Município da titularidade administrativa do serviço público de transporte operado pela CARRIS]

A Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A. (CARRIS) presta o serviço público de transporte rodoviário de passageiros na Cidade de Lisboa, há décadas, com base na concessão que lhe foi atribuída originariamente pela Câmara Municipal de Lisboa (CML), pelo período de 50 anos.

O contexto de prestação deste serviço foi sofrendo inúmeras alterações, desde logo em resultado da nacionalização da empresa pelo Estado, que assumiu a posição jurídica do Município como concedente do referido serviço público de transporte coletivo.

Sucedeu-se a aprovação da Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres (Lei n.º 10/90, de 17 de março), bem como a evolução do quadro legal no que respeita ao regime jurídico das autarquias locais, sendo hoje indiscutível, nos termos da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro (RJAL), que os municípios dispõem de atribuições e competências em matéria de redes de transporte público ao nível local, conforme se estipula nos artigos 23.º, n.º 2, alínea c), e 33.º, n.º 1, alínea ee) deste diploma.

O serviço público prestado pela CARRIS rege-se, atualmente, pelo Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, e pela recente Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP).

Nos termos deste último diploma, incumbe aos municípios a prossecução das atribuições e o exercício das competências de autoridade de transportes quanto aos serviços de transporte de passageiros de âmbito municipal, definidos estes como os que se desenvolvem integral ou maioritariamente dentro da área geográfica de um município – cfr. artigos 3.º, alínea s), e 6.º, n.º 1, do RJSPTP – excetuando-se temporariamente desta regra, porém, os serviços de transportes operados nas áreas metropolitanas do Porto e de Lisboa por empresas públicas mantidas na esfera do Estado – cfr. artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do RJSPTP.

O Município de Lisboa tem afirmado desde há muito a intenção de assumir a posição de autoridade de transportes e de explorar o serviço público de transporte de passageiros prestado pela CARRIS, exercendo a plenitude das suas atribuições e competências legais quanto à definição e gestão das redes de transportes públicos da Cidade, e exigido a restituição das suas posições jurídicas no que respeita à CARRIS, empresa de que foi titular até à respetiva nacionalização pelo Estado.

Nesta medida, na sequência da Deliberação n.º 164/CM/2014 e, posteriormente, da Deliberação n.º 653/CM/2014, a CML mandou o Presidente da Câmara para que, em



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

representação do Município, conduzisse negociações com o Estado no sentido de estabelecer as condições para a assunção da gestão das empresas que operam os sistemas de transportes públicos da cidade de Lisboa, nomeadamente da CARRIS, como alternativa à concessão daqueles serviços públicos a operadores privados.

No quadro das referidas negociações, em diálogo com o Governo e a Administração da CARRIS, a Câmara Municipal de Lisboa alcançou um acordo para a gestão municipal da CARRIS e para a articulação com o Estado na prestação dos serviços de transportes públicos na Cidade de Lisboa, com vista a uma melhor e mais eficiente prossecução do interesse público e tendo como objetivos fundamentais a sustentabilidade do serviço público, o aumento da eficiência, da qualidade e da cobertura das redes, bem como a recuperação de passageiros, a universalidade do acesso, a coesão económica, social e territorial, o desenvolvimento equilibrado do setor dos transportes, a articulação intermodal e o reforço da promoção das políticas de sustentabilidade ambiental que têm vindo a ser prosseguidas pelo Município.

O novo modelo de gestão, delineado no “Acordo de Princípio” (em anexo) celebrado entre o Estado e o Município de Lisboa, assenta na municipalização da CARRIS e no reconhecimento da plenitude das atribuições e competências do Município enquanto autoridade de transportes, no que respeita ao serviço explorado pela empresa.

A implementação do novo modelo de gestão pressupõe a concretização, com efeitos previstos a partir de 1 de janeiro de 2017, designadamente: i) da consagração legal da titularidade administrativa do Município sobre o serviço público operado pela CARRIS e dos poderes da Autarquia enquanto autoridade de transportes relativamente a este operador; ii) da reconfiguração do “Contrato de Concessão de Serviço Público” em vigor com a CARRIS, sendo a posição de concedente formalmente reassumida pelo Município de Lisboa; iii) da municipalização da CARRIS, através da transmissão da totalidade das ações representativas do respetivo capital social, do Estado para o Município.

Este novo modelo de gestão será enquadrado por um instrumento legal que regulará a assunção pelo Município de Lisboa de todos os poderes públicos, direitos, obrigações e demais posições jurídicas envolvidas nesta operação, o qual está ainda em processo legislativo.

Os signatários do “Acordo de Princípio” (em anexo) acordaram que a viabilidade do novo modelo de gestão pressupõe que a CARRIS, na sequência da assunção dos poderes da respetiva gestão e exploração pela Autarquia, se configure como operador interno do Município de Lisboa, nos termos previstos no Regulamento (CE) 1370/2007, com salvaguarda da situação laboral dos trabalhadores da empresa e do atual estatuto dos seus gestores, no âmbito da transferência da CARRIS do Setor Empresarial do Estado para o Setor Empresarial Local.

O “Acordo de Princípio” celebrado entre o Estado e o Município de Lisboa, em anexo, representa assim o primeiro impulso decisivo na concretização do novo modelo de gestão da



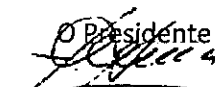
C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

CARRIS, incluindo a transferência da empresa para o Município, com base nos princípios estabelecidos nesse documento e nos demais termos e condições a definir em diploma legal próprio.

Nestes termos, temos a honra de propor, ao abrigo do n.º 2, do artigo 23.º e das alíneas n) e p), do n.º 1, bem como da alínea k), do n.º 2, do artigo 25.º do Regime Jurídico das Autarquias Locais, constante do Anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na redação em vigor, e ao abrigo do n.º 1, do artigo 22.º do Regime Jurídico da Atividade Empresarial Local, constante da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, na redação em vigor, que a Câmara Municipal de Lisboa delibere submeter à Assembleia Municipal:

1. Reafirmar a posição da CML em favor da consagração legal da titularidade administrativa do Município sobre o serviço público operado pela CARRIS e da assunção plena pela Autarquia das suas atribuições e competências enquanto autoridade de transportes relativamente ao referido operador;
2. Reafirmar a vontade da CML de reassumir formalmente a posição de concedente relativamente à concessão do serviço público de transporte público de passageiros de que a CARRIS é concessionária;
3. Reafirmar os direitos patrimoniais do Município de Lisboa decorrentes dos processos de nacionalização das companhias CARRIS e Metropolitano de Lisboa, E.P.E., pelos quais a Autarquia nunca foi ressarcida;
4. Afirmar a intenção do Município de Lisboa de assumir a titularidade do capital social da CARRIS e de a manter como empresa municipal de gestão de serviços de interesse geral, não procedendo à sua privatização nem a qualquer subconcessão da sua operação a entidades privadas;
5. Aprovar os termos do “Acordo de Princípio” em anexo e que faz parte integrante da presente proposta;
6. Mandatar o Presidente da Câmara Municipal de Lisboa para prosseguir a negociação com o Estado português, no âmbito da execução do referido “Acordo de Princípio”.

Lisboa, 7 de dezembro de 2016

O Presidente

Fernando Medina

ACORDO DE PRINCÍPIO

SOBRE O NOVO MODELO DE GESTÃO DA CARRIS

Entre:

ESTADO PORTUGUÊS, representado por Sua Excelência o Ministro do Ambiente, João Pedro Matos Fernandes, e por Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto do Tesouro e das Finanças, Ricardo Mourinho Félix, doravante designado por **ESTADO**;

MUNICÍPIO DE LISBOA, pessoa coletiva nº 500 051 070, com sede na Praça do Município, Lisboa, representado pelo Exmo. Senhor Presidente da Câmara Municipal, Fernando Medina Maciel Almeida Correia, com poderes para o ato nos termos do disposto no artigo 35.º/2/f) da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro, na sua redação em vigor, doravante designado por **MUNICÍPIO**;

Em conjunto designados Partes,

Considerando que:

- A. O serviço público de transporte rodoviário de passageiros é prestado na cidade de Lisboa pela COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA, S.A. ("CARRIS"), desde há várias décadas, tendo por base a concessão que lhe foi atribuída, por um período de 50 anos (que terminará em 31 de dezembro de 2023), através do Decreto-Lei n.º



688/73, de 21 de dezembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 300/75, de 20 de junho, e 485/88, de 30 de dezembro;

- B. O contexto da prestação deste serviço de transporte público sofreu, entretanto, diversas alterações, entre as quais se destacam, nos termos e na sequência do Decreto-Lei n.º 346/75, de 3 de julho, a nacionalização da empresa – sociedade anónima cujo capital social pertencia maioritariamente ao MUNICÍPIO e passou a ser, desde então, primeiro maioritariamente e, depois, integralmente, detido pelo ESTADO –, bem como a assunção, pelo ESTADO, de todas as situações jurídicas que a Câmara Municipal de Lisboa detinha em relação à CARRIS, nomeadamente a posição jurídica de concedente do serviço público concessionado à empresa;
- C. Àquelas alterações decorrentes do ato de nacionalização sucederam-se a aprovação da Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres (Lei n.º 10/90, de 17 de março) e, bem assim, a aprovação de sucessivos regimes jurídicos em matéria de atribuições e competências das autarquias locais – vigorando atualmente, neste domínio, a Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, com as alterações que lhe foram introduzidas;
- D. Na anterior legislatura, em 23 de março de 2015, o ESTADO celebrou com a CARRIS o *‘Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Coletivo de Superfície de Passageiros’* (doravante “Contrato de Concessão de Serviço Público”) que tem por objeto a exploração, em regime de exclusividade, do serviço público de transporte coletivo de superfície de passageiros por meio de autocarros, carros elétricos, ascensores mecânicos e um elevador, no território da cidade de Lisboa, o qual, na sequência das alterações introduzidas ao quadro jurídico geral daquela concessão pelo Decreto-Lei n.º 174/2014, de 5 de dezembro, veio modificar o



contrato de concessão originariamente atribuído pelo MUNICÍPIO à CARRIS com base no mencionado Decreto-Lei n.º 688/73, de 21 de dezembro;

- E. O MUNICÍPIO impugnou jurisdicionalmente a validade deste contrato celebrado em 23 de março de 2015, em ação administrativa comum que instaurou no Tribunal Administrativo de Círculo de Lisboa contra o ESTADO e a CARRIS, reclamando o MUNICÍPIO a titularidade das atribuições em matéria de serviço público de transporte de passageiros na cidade de Lisboa e, consequentemente, da posição de concedente no Contrato de Concessão de Serviço Público atribuído à CARRIS, bem como das atribuições em matéria de administração do domínio público municipal;
- F. Entretanto, a CARRIS, por deliberação do Conselho de Administração de 24 de março de 2016, determinou a anulação administrativa do ato de adjudicação do Concurso relativo ao 'Contrato de Subconcessão da Exploração do Sistema de Transporte da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A.', adotado através da Deliberação do Conselho de Administração, de 3 de julho de 2015, e, em decorrência desta decisão, determinou também anular, na mesma deliberação, o respetivo 'Contrato de Subconcessão da Exploração do Sistema de Transporte da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A.', assinado em 23 de setembro de 2015 com um operador privado;
- G. O serviço público prestado pela CARRIS é hoje, a nível legal, especificamente regulado por diplomas de fonte europeia e nacional, aí se destacando, respetivamente, o Regulamento (CE) nº 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, e a recente Lei nº 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros

(RJSPTP);

- H. Incumbe ao MUNICÍPIO, nos termos da lei em vigor, a prossecução das atribuições e o exercício das competências de autoridade de transportes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros de âmbito municipal, definidos estes como os que se desenvolvem integral ou maioritariamente dentro da área geográfica de um município, mesmo que existam linhas secundárias e complementares ou outros elementos acessórios dessa atividade que entrem no território de municípios imediatamente contíguos – cfr. artigos 3.º, alínea s), e 6.º, n.º 1, do RJSPTP, e artigos 23.º, n.º 2, alínea c), e 33.º, n.º 1, alínea e), da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro;
- I. Não obstante, em exceção àquela regra, o RJSPTP preconizou que fosse o ESTADO, com carácter temporário, o titular das atribuições e das competências de autoridade de transportes no âmbito do serviço público de transporte de passageiros operado pela CARRIS, até ao termo do prazo da concessão de serviço público em vigor (31 de dezembro de 2023) – cfr. artigo 5º, nº 1, alínea c), do RJSPTP;
- J. O XXI Governo Constitucional – cujo Programa é muito claro a respeito do reforço de competências das autarquias locais, numa lógica de descentralização e subsidiariedade, assumindo-se que os municípios são entidades fundamentais para a gestão de serviços públicos numa dimensão de proximidade – pretende implementar, em articulação com a Câmara Municipal de Lisboa, um novo modelo de gestão descentralizado do serviço público de transporte prestado pela CARRIS;

- K. Concretamente, o novo modelo de gestão acordado entre as PARTES assenta na municipalização da CARRIS e no reconhecimento ao MUNICÍPIO da plenitude das atribuições e competências de autoridade de transportes relativamente ao serviço explorado pela empresa;
- L. O MUNICÍPIO vem reafirmando a sua intenção de assumir a posição de autoridade de transportes relativamente ao serviço público operado pela CARRIS, bem como de explorar este serviço de transporte de passageiros, através deste operador público, com base na concessão que lhe está atribuída;
- M. O novo modelo de gestão visa a elevação dos atuais patamares de eficiência e sustentabilidade no desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, isto ao nível da universalidade do acesso e da qualidade dos serviços, da coesão económica, social e territorial, do desenvolvimento equilibrado do setor dos transportes e da articulação intermodal;
- N. O MUNICÍPIO pretende também, com a implementação do novo modelo de gestão, reforçar a promoção de políticas de sustentabilidade ambiental e de redução da emissão de poluentes, designadamente através da renovação da frota de autocarros da CARRIS com veículos movidos a gás natural, energia elétrica ou outras formas de energia passíveis de gerar ganhos ambientais;
- O. A implementação do novo modelo pressupõe, na sequência da celebração do presente acordo de princípio, a concretização com efeitos previstos a partir de 1 de janeiro de 2017, designadamente: i) da consagração legal da titularidade



administrativa do MUNICÍPIO sobre o serviço público operado pela CARRIS e os poderes da autarquia enquanto autoridade de transportes relativamente a este operador; *ii*) da reconfiguração do Contrato de Concessão de Serviço Público, sendo a posição de concedente formalmente reassumida pelo MUNICÍPIO; *iii*) da municipalização da CARRIS, através da transmissão da totalidade das ações representativas do respetivo capital social, do ESTADO para o MUNICÍPIO;

- P. As Partes reconhecem que o novo modelo de gestão deve ser enquadrado por um instrumento legislativo que regule a assunção pelo MUNICÍPIO de todas os poderes públicos, direitos, obrigações e demais posições jurídicas envolvidas na operação de descentralização;
- Q. As Partes concordam que a viabilidade do novo modelo de gestão pressupõe que a CARRIS, na sequência da transferência dos poderes da respetiva gestão e exploração para o MUNICÍPIO, se configure como operador interno deste, nos termos previstos no Regulamento (CE) 1370/2007;
- R. À luz do novo modelo de gestão, o MUNICÍPIO passará a assumir a obrigação de pagamento à CARRIS das compensações por obrigações de serviço público a que haja lugar, bem como os resultados de exploração da empresa;
- S. O ESTADO assumirá a dívida financeira da CARRIS existente à data da transmissão da empresa para o MUNICÍPIO, passando para a esfera do ESTADO um conjunto de imóveis que atualmente pertencem à CARRIS;
- T. A CARRIS manterá direitos de utilização dos imóveis referidos no ponto anterior



enquanto estes servirem de suporte à sua atividade, em termos a definir pelas Partes, salvaguardando-se igualmente direitos conferidos pela CARRIS a terceiros relativamente a tais imóveis firmados até à data do presente acordo;

- U. O ESTADO assumirá ainda as responsabilidades formadas ou em formação relativas a complementos de pensões dos trabalhadores em funções na CARRIS à data de transmissão da empresa para o MUNICÍPIO ao abrigo do atual acordo de empresa na sua redação em vigor nessa data;
- V. A CARRIS assumirá todas as responsabilidades relativamente a trabalhadores que venham a ser contratados após a data de transmissão da empresa para o MUNICÍPIO e os encargos decorrentes de eventuais alterações futuras ao acordo de empresa;
- W. A deslocação da CARRIS do Setor Empresarial do Estado para o Setor Empresarial Local não deve implicar qualquer modificação da situação laboral dos trabalhadores da empresa e do atual estatuto dos seus gestores;
- X. Mantendo-se o Metropolitano de Lisboa, E.P.E., como empresa integrada no Setor Empresarial do Estado, e sendo inegável a complementaridade entre o serviço público prestado pelas redes da CARRIS e do Metropolitano de Lisboa, pretende-se que estas empresas continuem a prosseguir, de forma sustentável, uma política de mobilidade integrada e complementar, alinhada com o interesse estratégico da cidade de Lisboa e da sua Área Metropolitana, o que passa por uma articulação das redes de transporte, dos sistemas de bilhética e de informação ao público e pela utilização exclusiva de tarifários intermodais, entre outras medidas que se considerem oportunas;

Y. Como primeiro impulso na concretização do novo modelo de gestão da CARRIS, as Partes entendem conveniente definir, no presente acordo, os principais aspetos deste modelo;

As PARTES acordam, mutuamente e de boa fé, o seguinte:

§ 1.º

(Atribuições e Competências)

1. O ESTADO pretende reconhecer ao MUNICÍPIO, por via legislativa, a titularidade administrativa do serviço público de transporte de passageiros operado pela CARRIS no âmbito da relação de concessão em vigor, com as inerentes atribuições e competências de autoridade de transportes relativamente àquele operador.
2. O MUNICÍPIO pretende reassumir a titularidade administrativa do serviço público operado pela CARRIS, na posição de entidade concedente, bem como as atribuições e competências de autoridade de transportes neste âmbito, ciente da viabilidade e dos objetivos de interesse público municipal de tal operação, visando um novo modelo de gestão que permita:
 - (i) Promover a melhoria da qualidade do serviço prestado pela CARRIS e da cobertura das redes de autocarros;
 - (ii) Recuperar volume de passageiros para o sistema público de transporte;
 - (iii) Garantir a universalidade e a igualdade no acesso aos serviços, promovendo a transparência na política tarifária, a proteção dos interesses dos utentes, bem como a solidariedade económica e social, numa lógica de proximidade com os munícipes;
 - (iv) Assegurar a integração plena do serviço público de transporte urbano de passageiros por via rodoviária nas políticas de mobilidade definidas para

a cidade de Lisboa, bem como a sua articulação com as políticas municipais em matéria de ordenamento do território e de gestão da via pública;

- (v) Acentuar a promoção de políticas de sustentabilidade ambiental e de redução das emissões de poluentes, designadamente através da renovação da frota de autocarros da CARRIS com veículos movidos a gás natural, energia elétrica ou outras formas de energia passíveis de gerar ganhos ambientais;
 - (vi) Prosseguir a trajetória de reequilíbrio operacional da CARRIS e promover a eficiência da gestão dos recursos públicos afetos ao funcionamento do serviço de transportes;
 - (vii) Promover acordos de médio prazo que assegurem a estabilidade social na CARRIS.
3. O novo modelo de gestão municipal do serviço operado pela CARRIS deverá assegurar um adequado equilíbrio de responsabilidades entre o ESTADO, o MUNICÍPIO e a empresa operadora, assumindo o MUNICÍPIO o financiamento das compensações por obrigações de serviço público cometidas à CARRIS e, bem assim, a responsabilidade pelos respetivos resultados de exploração, cabendo ao ESTADO, nos termos das normas aplicáveis, as responsabilidades quanto ao pagamento de compensações financeiras no âmbito da prestação da obrigação de serviço público de disponibilização de títulos de transporte intermodais, nomeadamente os passes sociais.
4. O novo modelo de gestão deverá ainda permitir, no quadro normativo aplicável, o financiamento sustentável dos investimentos futuros no sistema de mobilidade e da exploração do serviço público operado pela CARRIS, nomeadamente a respeito da renovação de frota.



§ 2.º

(Implementação)

1. O ESTADO, através do Governo, desenvolverá as ações e iniciativas necessárias à emissão, no mais curto prazo possível, do instrumento legislativo e dos demais atos e formalidades exigidos para concretização dos objetivos estabelecidos neste Acordo, implementando as medidas necessárias à transmissão das atribuições e competências que se mostrem necessárias para esse efeito, à transferência para o MUNICÍPIO das posições jurídicas atualmente detidas pelo ESTADO relativamente à CARRIS e à implementação do disposto nos Considerandos S. e T. relativamente à transmissão e uso dos imóveis de suporte à atividade da empresa.
2. As Partes acordam que o instrumento legislativo referido no § 1.º, número 1, e no número anterior deve contemplar, para além da atribuição da titularidade do serviço público em causa e das competências de autoridade de transportes, o enquadramento global do novo modelo de gestão da CARRIS, prevendo e viabilizando, designadamente:
 - (i) A assunção, pelo ESTADO, da dívida financeira da CARRIS existente à data da transmissão da CARRIS para o MUNICÍPIO;
 - (ii) A assunção, pelo ESTADO, das responsabilidades formadas ou em formação relativas a complementos de pensões dos trabalhadores em funções na CARRIS à data da transmissão da empresa para o MUNICÍPIO ao abrigo do atual acordo de empresa;
 - (iii) A assunção pelo ESTADO de quaisquer responsabilidades eventualmente decorrentes, para a CARRIS, da anulação administrativa, determinada por deliberação do Conselho de Administração da CARRIS, em 24 de março de 2016, do ato de adjudicação praticado, através da Deliberação do Conselho de Administração da mesma entidade de 3 de julho de 2015, no âmbito do procedimento de concurso relativo ao 'Contrato de Subconcessão da Exploração do Sistema de Transporte da Companhia

Carris de Ferro de Lisboa, S.A.', bem como da anulação, também deliberada por aquele órgão social em 24 de março de 2016, do 'Contrato de Subconcessão da Exploração do Sistema de Transporte da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A.', assinado em 23 de setembro de 2015;

- (iv) A transmissão para o MUNICÍPIO das ações representativas da totalidade do capital social da CARRIS;
- (v) A salvaguarda da situação laboral dos trabalhadores da CARRIS e do atual estatuto dos seus gestores;
- (vi) A sucessão do MUNICÍPIO ao ESTADO na posição de concedente no Contrato de Concessão de Serviço Público.

3. Sem prejuízo do disposto nos números precedentes, na implementação dos atos previstos neste Acordo e na execução do mesmo prevalecerá sempre, em qualquer circunstância, o interesse público na prossecução dos objetivos enunciados e na manutenção do serviço público de transporte operado pela CARRIS em funcionamento regular e ininterrupto, de acordo com os melhores padrões de serviço aos cidadãos e de racionalização e eficiência na gestão dos sistemas e dos recursos disponíveis.

§ 3.º

(Reconfiguração do Contrato de Concessão de Serviço Público)

Ao abrigo e na sequência da entrada em vigor do instrumento legislativo identificado no § anterior, o MUNICÍPIO e a CARRIS procederão à revisão do Contrato de Concessão de Serviço Público com vista a refletir os objetivos municipais enunciados no § 1.º, número 2, *supra*, nomeadamente quanto às definições relativas à oferta, aos níveis de serviço a prestar pela CARRIS e, em geral, às obrigações de serviço público e ao modelo de financiamento da concessão.

§ 4.º**(Participações da CARRIS)**

As participações que a CARRIS detém noutras entidades manter-se-ão integralmente no perímetro da CARRIS no momento da transmissão do controlo acionista da empresa do ESTADO para o MUNICÍPIO, devendo esta realidade ser devidamente enquadrada no instrumento legislativo a que se refere o § 1.º, número 1, e § 2.º, número 1, *supra*.

§ 5.º**(Ações judiciais)**

Após a entrada em vigor do instrumento legislativo previsto no § 1.º, número 1, e § 2.º, número 1, *supra*, as Partes comprometem-se a extinguir, pelas vias consideradas adequadas em cada caso, as ações judiciais pendentes conexas com o presente acordo.

§ 6.º**(Articulação no Exercício de Competências das Autoridades de Transportes)**

O ESTADO e o MUNICÍPIO exercerão de forma articulada as suas competências de Autoridades de Transportes, ao abrigo do disposto no artigo 10.º do RJSPTP, em termos a definir até ao final do ano de 2016, designadamente com vista a garantir a articulação das decisões de planeamento estratégico e de investimentos nas redes de transporte da CARRIS e do Metropolitano de Lisboa, da oferta de transporte, dos sistemas de bilhética e de informação ao público e, bem assim, com vista a garantir a utilização exclusiva de tarifários intermodais.

§ 7.º**(Cooperação)**

As Partes comprometem-se a cooperar na obtenção e partilha da informação necessária



para a modelação dos instrumentos jurídicos e económicos destinados à concretização do novo modelo de gestão da CARRIS, promovendo atempadamente o envio dos elementos pertinentes que requeiram aprovação, controlo ou fiscalização de entidades terceiras.

Feito em três exemplares originais, ficando dois exemplares na posse do ESTADO e um na posse do MUNICÍPIO.

Lisboa, 21 de Novembro de 2016

Pelo ESTADO PORTUGUÊS,

O Ministro do Ambiente,

O Secretário de Estado Adjunto do
Tesouro e das Finanças,

Pelo MUNICÍPIO DE LISBOA,

O Presidente da Câmara Municipal,



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

ATA EM MINUTA

Nos termos e para os efeitos do artigo 57.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, bem como do disposto no artigo 19.º, n.º 2, do Regimento da Câmara Municipal de Lisboa, foram deliberadas na Reunião Extraordinária de Câmara de 7 de dezembro de 2016, o voto de pesar e as propostas a seguir discriminadas, constituindo o presente documento e os originais das referidas propostas, a ata em minuta:

Voto de Pesar n.º 32/2016 (Subscrito pelos Srs. Vereadores Carlos Manuel Castro, Carlos Moura e João Bernardino)

Aprovar o Voto de Pesar pelo falecimento de Fidel Castro, nos termos do voto;

Aprovado por maioria com a seguinte votação:	A favor	Contra	Abstenções
	12(7PS, 3Ind. e 2PCP)	3(2PPD/PSD e 1CDS/PP)	—

Proposta n.º 671/2016 (Subscrita pelo Sr. Presidente)

Aprovar submeter à Assembleia Municipal de Lisboa a assunção pelo Município da titularidade administrativa do serviço público de transporte operado pela CARRIS, nos termos da proposta;

Aprovada por maioria com a seguinte votação:	A favor	Contra	Abstenções
	10(8PS, 2Ind.)	6(3PPD/PSD, 1CDS/PP e 2PCP)	---

Proposta n.º 685/2016 (Subscrita pelo Sr. Vereador João Paulo Saraiva)

Aprovar a 25.ª Alteração Orçamental, nos termos da proposta;

Aprovada por maioria com a seguinte votação:	A favor	Contra	Abstenções
	11(7PS, 2Ind. e 2PCP)	4(3PPD/PSD e 1CDS/PP)	—



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA

Proposta n.º 716/2016 (Subscrita pelo Sr. Presidente)

Aprovar atribuir a Sua Excelência o Presidente da República Checa a Chave de Honra da Cidade de Lisboa, nos termos da proposta;

(Aprovada por unanimidade)

Nos termos do n.º 3, do artigo 57.º da supra citada Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro eu, *Rubia Jay* Diretora do Departamento de Apoio aos Órgãos e Serviços do Município mandei lavrar.

Paços do Concelho, em 7 de dezembro de 2016

O Presidente

Fernando Medina
Fernando Medina