

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

de 30 de dezembro

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

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

**Artigo 1.º****Objeto**

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

**Artigo 2.º****Financiamento**

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

Dotação:

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

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

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

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

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

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

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

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

**Artigo 3.º****Entrada em vigor**

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

Em 29 de dezembro de 2016.

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

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

de 30 de dezembro

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Objeto

1 — O presente decreto-lei tem por objeto:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Artigo 2.º

##### Autoridade de transportes

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

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

#### Artigo 3.º

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

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

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

#### Artigo 4.º

##### Transmissão de ações

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

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

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

#### Artigo 5.º

##### Transmissão de património imobiliário

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

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

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

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

## Artigo 6.º

**Obrigações financeiras do Estado**

O Estado assume as obrigações inerentes às seguintes matérias:

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

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

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

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

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

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

## Artigo 7.º

**Obrigações financeiras do município de Lisboa**

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

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

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

## Artigo 8.º

**Governança, gestores e trabalhadores**

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

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

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

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

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

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

## Artigo 9.º

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

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

## Artigo 10.º

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

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

## Artigo 11.º

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

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

«Artigo 5.º

[...]

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

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

## Artigo 12.º

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

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

«Artigo 5.º

[...]

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

## Artigo 13.º

**Norma transitória**

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

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

## Artigo 14.º

**Norma revogatória**

São revogados:

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

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

## Artigo 15.º

**Entrada em vigor**

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

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

Promulgado em 30 de dezembro de 2016.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 30 de dezembro de 2016.

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

## ANEXO I

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

**Lista de imóveis da Carris**

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

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

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

ANEXO II

(a que se refere o artigo 9.º)

**Lista de participações sociais da Carris**

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

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

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

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

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