



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 21/2022

de 4 de fevereiro

Sumário: Altera as bases da concessão do Estado à Metro-Mondego, S. A.

O Estado atribuiu à Metro-Mondego, S. A., em exclusivo, a concessão em regime de serviço público da exploração de um sistema de metro ligeiro de superfície nos municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, aprovando, em simultâneo, as bases da concessão por via do Decreto-Lei n.º 10/2002, de 24 de janeiro.

Depois de, em 2009, as obras no antigo ramal da Lousã terem determinado o encerramento do serviço ferroviário de transporte de passageiros, o designado Sistema de Mobilidade do Mondego (SMM) foi afetado por vários impasses, não tendo sido possível concretizar o projeto tal como vinha sendo delineado.

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 61-A/2015, de 20 de agosto, que aprovou o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas — PETI3+ para o horizonte 2014-2020, definiu a importância de se estudarem outras soluções para a concretização do projeto do SMM, com vista à redução do investimento e dos custos de funcionamento.

Em 2017 foi definida uma solução alternativa ao sistema de metropolitano ligeiro, designada «Metrobus», que se configura como um sistema de transporte rodoviário em infraestrutura dedicada e assegurada por veículos elétricos adaptados a essa infraestrutura, solução que permite o aproveitamento dos projetos e investimentos já realizados.

Posteriormente, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 25/2019, de 31 de janeiro, foram definidos os termos da execução do SMM no troço do antigo ramal da Lousã, entre as estações de Coimbra B e Serpins, bem como na linha do Hospital, cabendo à Infraestruturas de Portugal, S. A. (IP, S. A.) o desenvolvimento dos procedimentos necessários à realização de projetos técnicos e assessoria à gestão e coordenação, de expropriações, de empreitadas (infraestrutura base do troço entre Coimbra B e Serpins, sistemas de telemática e de apoio à exploração e de paragens, sinalética e mobiliário urbano), de fiscalização destas empreitadas e ainda da candidatura a financiamento de fundos europeus estruturais e de investimento. À Metro-Mondego, S. A., passou a caber supervisionar o SMM e assegurar a sua exploração comercial.

Assim, importa adaptar o Decreto-Lei n.º 10/2002, de 24 de janeiro, na sua redação atual, bem como as bases da concessão do Estado à Metro-Mondego, S. A., às decisões tomadas para a implementação do SMM e, bem assim, acomodar os trabalhos e investimentos entretanto realizados, considerando a articulação ocorrida, nesta matéria, entre a concessionária e a IP, S. A.

Por último, importa adaptar o regime da concessão às normas europeias e nacionais aplicáveis, concretamente ao Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, na sua redação atual, e ao Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual.

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

O presente decreto-lei procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 10/2002, de 24 de janeiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 226/2004, de 6 de dezembro, que estabelece o novo regime jurídico de exploração do metropolitano ligeiro de superfície nos municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã.



Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 10/2002, de 24 de janeiro

Os artigos 1.º e 4.º a 8.º do Decreto-Lei n.º 10/2002, de 24 de janeiro, na sua redação atual, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 1.º

Concessão de serviço público

1 — O Estado atribui à Metro-Mondego, S. A., em exclusivo, a concessão em regime de serviço público:

a) Da implementação, supervisão e manutenção da infraestrutura de um sistema de transporte público de passageiros em modo rodoviário em sítio próprio, nos municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, designado sistema “Metrobus”, pelo prazo de 40 anos, contados a partir de 7 de dezembro de 2004, o qual pode ser prorrogado nos termos previstos nas bases da concessão;

b) Da exploração do sistema Metrobus, pelo prazo de 10 anos, a contar do início da entrada em serviço do referido sistema, prorrogável por cinco anos, uma única vez, nos termos previstos no contrato de serviço público.

2 — A concessão rege-se pelas bases que constam do anexo I ao presente decreto-lei e do qual fazem parte integrante.

3 — Os prazos essenciais para a implementação e entrada em serviço do sistema Metrobus são os estabelecidos nos instrumentos contratuais respetivos.

4 — À concessão aplica-se o disposto no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, na sua redação atual, e no Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado em anexo à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual.

Artigo 4.º

Implementação, supervisão e manutenção da infraestrutura do sistema Metrobus

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo 6.º, cabe à Metro-Mondego, S. A., ainda que por intermédio de terceiros, proceder à implementação, designadamente através da conceção, projeto, fiscalização e realização das obras de construção da infraestrutura do sistema Metrobus, bem como à respetiva supervisão e manutenção da infraestrutura.

2 — Constituem infraestruturas de longa duração os bens propriedade do Estado sob gestão da Metro-Mondego, S. A., necessários ao funcionamento do sistema Metrobus.

3 — O Estado assegura à Metro-Mondego, S. A., os meios necessários para o cumprimento do disposto no n.º 1.

4 — *(Revogado.)*

5 — *(Revogado.)*

6 — *(Revogado.)*

Artigo 5.º

Exploração do sistema Metrobus

1 — A Metro-Mondego, S. A., procede diretamente à exploração do sistema Metrobus, nos termos previstos no contrato de serviço público.

2 — A prorrogação da concessão, a que se refere a alínea b) do n.º 1 do artigo 1.º, é decidida pelo Estado.

3 — No final da concessão, o Estado salvaguarda todos os deveres contraídos pela Metro-Mondego, S. A., relativamente ao pessoal contratado para a exploração do sistema Metrobus, podendo, designadamente, assegurar a sua transição para o contexto da solução que vier a ser definida para a continuidade da operação do referido sistema.

4 — No final da concessão, o Estado assume a posição da Metro-Mondego, S. A., em todos e quaisquer contratos vigentes relativos ao fornecimento e manutenção do material circulante do sistema Metrobus.

5 — Para efeitos do disposto nos n.ºs 3 e 4, a Metro-Mondego, S. A., não pode assumir compromissos contratuais que se prolonguem por período superior ao de vigência do contrato de concessão sem a aprovação prévia das respetivas condições contratuais pelo Estado.

Artigo 6.º

Regime transitório

1 — A Infraestruturas de Portugal, S. A., (IP, S. A.) mantém a exploração e a gestão dos bens do domínio público ferroviário, atualmente sob sua gestão, até à receção provisória de cada troço das empreitadas de construção da infraestrutura base a executar por esta ao abrigo do disposto na Resolução do Conselho de Ministros n.º 25/2019, de 31 de janeiro, na sua redação atual, momento a partir do qual a Metro-Mondego, S. A., assume tais poderes.

2 — Cabe à Metro-Mondego, S. A., ainda que por intermédio de terceiros, assegurar a realização de transporte alternativo durante a fase de implementação da infraestrutura do sistema Metrobus, até à entrada em funcionamento deste, em articulação com as autoridades de transportes competentes, nos termos previstos na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual.

3 — O Estado assegura à Metro-Mondego, S. A., os meios necessários para o cumprimento do disposto no número anterior.

4 — *(Revogado.)*

5 — *(Revogado.)*

6 — *(Revogado.)*

Artigo 7.º

Resolução de conflitos e aprovação de condições e requisitos técnicos

1 — Cabe à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, nos termos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual, dirimir, pela via da conciliação, os conflitos ou litígios decorrentes do disposto no artigo anterior.

2 — Sem prejuízo das competências próprias de outras entidades, compete ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., (IMT, I. P.) aprovar, por deliberação do conselho diretivo, as condições e requisitos técnicos necessários à implementação do sistema Metrobus.

Artigo 8.º

Património

1 — O troço denominado “Ramal da Lousã”, situado entre Coimbra-B e Serpins, é desclassificado da rede ferroviária nacional e todos os bens do domínio público ferroviário são afetos ao objeto da concessão, ficando sob gestão da Metro-Mondego, S. A., no momento referido no n.º 1 do artigo 6.º, e são discriminados em peças desenhadas, preparadas pela IP, S. A., ainda que em formato digital, com base no projeto de execução das obras e respetivos elementos cadastrais.

2 — No prazo máximo de dois anos, contados da data referida no número anterior, as peças ali referidas podem ser corrigidas com base nos elementos resultantes das telas finais e do cadastro dos bens do domínio público ferroviário, sem prejuízo do encerramento dos processos de expropriação pendentes.

3 — Os processos de expropriação necessários à implementação do sistema Metrobus que sejam assegurados pela IP, S. A., bem como os processos que findarem após o momento referido no n.º 1, são objeto de comunicação escrita à Metro-Mondego, S. A., com envio dos respetivos elementos comprovativos.

4 — A Metro-Mondego, S. A., pode celebrar autos de transferência dos bens referidos no n.º 1, que não sejam necessários à exploração do sistema Metrobus, com as autarquias em cujo território se encontram.



5 — A IP, S. A., procede, na data referida no n.º 1, à atualização do cadastro dos bens e direitos do domínio público do Estado sob sua gestão, dando de tanto conhecimento ao IMT, I. P., e à Direção-Geral do Tesouro e Finanças nos termos das disposições legais aplicáveis.

6 — A CP — Comboios de Portugal, E. P. E., pode continuar a utilizar o troço entre Coimbra-A e Coimbra-B até que a implementação do sistema Metrobus o inviabilize.

7 — Na estação de Coimbra-B deve a IP, S. A., assegurar a necessária intermodalidade com o sistema Metrobus.

8 — Fora dos casos previstos no artigo 6.º, a transferência da responsabilidade da IP, S. A., para a Metro-Mondego, S. A., pelas obras em bens a integrar no objeto da concessão ocorre no momento da respetiva receção provisória, sem prejuízo de acordo das referidas entidades em sentido diverso.

9 — O Estado assegura à IP, S. A., a adequada compensação pelos bens integrados no objeto da concessão, sendo o valor desta compensação fixado por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.

10 — O Estado, a Metro-Mondego, S. A., a IP, S. A., e os municípios podem acordar entre si, mediante contratos a celebrar, individual ou conjuntamente, nos termos da lei, a afetação ao sistema Metrobus de outros bens não previstos no artigo 6.º ou nos números anteriores, bem como o destino a conferir a bens que ao mesmo não se revelem necessários, fixando as condições financeiras a observar para o efeito.»

Artigo 3.º

Alteração ao anexo I ao Decreto-Lei n.º 10/2002, de 24 de janeiro

As bases I, IV a XV e XXVI a XXIX, constantes do anexo I ao Decreto-Lei n.º 10/2002, de 24 de janeiro, na sua redação atual, passam a ter a seguinte redação:

«Base I

Objeto

1 — A concessão tem por objeto:

a) A implementação, supervisão e manutenção da infraestrutura de um sistema de transporte público de passageiros em modo rodoviário em sítio próprio, nos municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, designado sistema “Metrobus”;

b) A exploração do sistema Metrobus, pelo prazo de 10 anos, a contar do início da entrada em serviço do referido sistema, nos termos previstos no contrato de serviço público.

2 — Para concretização do objeto previsto na alínea a) do número anterior, cabe à concessionária, ainda que por intermédio de terceiros, proceder à implementação, designadamente através da conceção, projeto, fiscalização e realização das obras de construção da infraestrutura do sistema Metrobus, bem como à respetiva supervisão e manutenção da infraestrutura.

3 — Tendo em consideração que as infraestruturas e equipamentos essenciais ao sistema objeto da concessão constituem infraestruturas de longa duração, propriedade do Estado, este assegura à concessionária os meios necessários ao cumprimento do disposto no número anterior.

4 — O Estado é a autoridade de transportes competente nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 5.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado em anexo à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual (RJSPTP).

5 — Nos termos do n.º 3 do artigo 5.º do RJSPTP, podem ser delegadas ou partilhadas competências com as autoridades de transportes locais, por forma a garantir a adequada intermodalidade e a articulação entre serviços públicos de transporte de passageiros.



Base IV

Prazos da concessão

1 — A concessão é atribuída pelos seguintes prazos:

a) Para a implementação, supervisão e manutenção da infraestrutura do sistema Metrobus, a concessão tem uma duração de 40 anos, contados a partir de 7 de dezembro de 2004, podendo ser prorrogada por períodos sucessivos de até cinco anos, até um máximo de 20 anos;

b) Para a exploração do sistema Metrobus, a concessão tem uma duração de 10 anos, contados desde a entrada em serviço do sistema, podendo ser prorrogada por cinco anos, uma única vez.

2 — O prazo da concessão, e respetivas prorrogações, deve respeitar o disposto no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, na sua redação atual [Regulamento (CE) 1370/2007].

3 — *(Revogado.)*

4 — *(Revogado.)*

5 — A prorrogação deve ser requerida pela concessionária com a antecedência mínima de 18 meses sobre o termo da concessão ou do prazo de prorrogação.

6 — A prorrogação do prazo de concessão depende de decisão do Estado, mediante despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes, devendo ser comunicada à concessionária com uma antecedência mínima de um ano sobre o termo da concessão ou do prazo da prorrogação.

7 — *(Revogado.)*

Base V

[...]

O sistema Metrobus tem as seguintes características gerais, que devem ser asseguradas pela concessionária:

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) [...]

e) [...]

f) As instalações, as infraestruturas e o material circulante devem estar sujeitos a vigilância por forma a garantir a sua integridade e a adequada proteção dos passageiros e dos funcionários do sistema Metrobus.

Base VI

Estabelecimento e bens afetos à concessão

1 — Consideram-se afetos à concessão, para além dos bens que integram o seu estabelecimento:

a) No que respeita à parte do objeto da concessão identificado na alínea a) do n.º 1 da Base I, todos os bens móveis ou imóveis, corpóreos ou incorpóreos, assim como todos os direitos ligados direta ou indiretamente à implantação do sistema, designadamente as infraestruturas de longa duração;

b) No que respeita à parte do objeto da concessão identificado na alínea b) do n.º 1 da Base I, todos os bens móveis ou imóveis, corpóreos ou incorpóreos, necessários à operação do sistema, incluindo o material circulante, os sistemas de apoio à exploração e o sistema de bilhética.

2 — A concessionária é obrigada a manter em bom estado de funcionamento, de conservação e de segurança todos os bens e direitos afetos à concessão.



3 — [...]

4 — A concessionária não pode alienar ou onerar, parcial ou totalmente e sob qualquer forma, os bens e os direitos que estejam afetos à concessão, salvo mediante autorização prévia do membro do Governo competente em razão da matéria ou nos casos em que a lei aplicável aos bens do domínio público o preveja, bem como quando se trate de bens consumíveis ou da mera substituição de bens perecíveis ou deterioráveis.

5 — [...]

6 — No termo da concessão os bens a que se refere o n.º 1 revertem, sem qualquer indemnização, para o Estado, livres de quaisquer ónus ou encargos e em perfeitas condições de operacionalidade, utilização e manutenção, podendo haver lugar a indemnização quanto a bens cuja vida económica, ao tempo da reversão ou respetiva data de investimento, justifique o justo ressarcimento da concessionária, indemnização que é calculada nos termos gerais de direito e do contrato de serviço público.

7 — [...]

Base VII

[...]

1 — [...]

2 — [...]

3 — Compete ao membro do Governo competente em razão da matéria a prática do ato que individualize os bens a expropriar, nos termos do n.º 2 do artigo 10.º do Código das Expropriações, aprovado em anexo à Lei n.º 168/99, de 18 de setembro, na sua redação atual, o qual deve conter a declaração de utilidade pública com carácter de urgência, no prazo de 45 dias a contar da apresentação pela concessionária da documentação exigida para esse efeito.

4 — [...]

5 — O membro do Governo competente em razão da matéria pode designar uma entidade que coordene e fiscalize a condução dos processos expropriativos ou relativos à aquisição de bens pela via do direito privado.

Base VIII

Financiamento das atividades da concessionária

1 — O financiamento da exploração do sistema objeto da concessão é assegurado pelas receitas decorrentes da atividade da concessionária e pelas compensações por obrigações de serviço público previstas no contrato de serviço público, a celebrar com o Estado na qualidade de autoridade de transportes.

2 — Para o financiamento dos investimentos a realizar pela concessionária no âmbito da exploração do sistema objeto da concessão, nomeadamente no que concerne à aquisição de material circulante, pode esta obter financiamento da União Europeia, do Orçamento do Estado, contrair empréstimos, obter dotações de capital, suprimentos e ou prestações acessórias de capital realizadas pelos seus acionistas.

3 — As disposições dos números anteriores não prejudicam o recurso pela concessionária a financiamentos a conceder por terceiras entidades, nomeadamente instituições financeiras nacionais ou internacionais nos termos da legislação aplicável ao setor público empresarial.

4 — O Estado, representado pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes, mediante contrato, a celebrar com a concessionária, assume os encargos decorrentes da execução e conservação das infraestruturas de longa duração, dos equipamentos e demais obrigações de serviço público que impõe à concessionária.

5 — Para os efeitos das presentes bases consideram-se encargos com as infraestruturas de longa duração, nomeadamente, os relativos à aquisição de terrenos, realização de projetos, implementação de estruturas, construção de fundações, de edifícios, de estruturas, de plataformas das vias, do parque de manutenção e operação e respetivas vias de acesso, obras de desvio e reposição de serviços, drenagens, esgotos, instalações e obras provisórias, obras de arte, estruturas das paragens, interfaces, fornecimento de materiais e equipamentos, bem como à conservação dos bens referidos anteriormente.

6 — [...]

7 — Entende-se por canal afeto ao sistema o conjunto formado pela plataforma rodoviária, eventuais ligações, parque de manutenção e operação, paragens, interfaces, estacionamento, equipamentos de segurança e controlo, vias de acesso e demais órgãos técnicos necessários ao funcionamento do sistema.

Base IX

[...]

1 — O regime tarifário é fixado nos termos dos instrumentos legais, regulamentares e contratuais aplicáveis, sempre privilegiando a integração dos sistemas de transporte público, com recurso a tarifas intermodais.

2 — *(Revogado.)*

3 — *(Revogado.)*

Base X

[...]

1 — O Estado, nos termos do RJSTP e do Regulamento (CE) 1370/2007, celebra um contrato de serviço público que preveja as compensações por obrigações de serviço público prestado no âmbito da operação do sistema objeto da concessão.

2 — As disposições contratuais relativas à prestação de serviços públicos incluídas no contrato referido no número anterior devem ser compatíveis com os objetivos estratégicos da política de transportes públicos, delas devendo constar, designadamente:

a) A identificação dos serviços de interesse económico geral prestados e quais os que estão sujeitos a obrigações de serviço público, compensações e exclusividade;

b) A especificação clara, objetiva e transparente das obrigações de serviço público, bem como a respetiva compensação e direitos exclusivos, tendo em conta os objetivos da sustentabilidade económica, ambiental, social e territorial;

c) O critério de cálculo das compensações das obrigações de serviço público;

d) As modalidades de repartição de custos ligados à prestação de serviço;

e) A separação de contas da empresa relativas à prossecução de atividades sujeitas e não sujeitas a obrigações de serviço público;

f) As modalidades de repartição de receitas ligadas à venda de títulos de transporte;

g) A zona geográfica abrangida pelo serviço;

h) O dimensionamento da oferta pretendida expressa em veículos por quilómetro (veículos. quilómetro) e lugares por quilómetro (lugares. quilómetro);

i) As linhas utilizadas no serviço;

j) Os itinerários, frequências e paragens do serviço, bem como o sistema de bilhética e o tarifário;

k) Os requisitos operacionais, de qualidade e níveis de desempenho, e respetivos mecanismos de monitorização e fiscalização por parte da empresa e das autoridades competentes;

l) As medidas de promoção da intermodalidade e dos direitos dos passageiros, designadamente nos termos do Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro;

m) Os incentivos à manutenção ou desenvolvimento de uma gestão eficaz por parte do operador de serviço público;

n) As sanções e penalidades aplicáveis em caso de incumprimento ou de cumprimento defeituoso do contrato ou de falhas de desempenho.

3 — A concessionária deve dispor de sistema contabilístico que separe as diferentes atividades, nos termos do Regulamento (CE) 1370/2007.

4 — *(Revogado.)*

5 — *(Revogado.)*

6 — *(Revogado.)*

Base XI

[...]

1 — A concessionária deve dar conhecimento imediato ao membro do Governo competente em razão da matéria de qualquer evento que possa vir a prejudicar ou impedir o cumprimento pontual e atempado de qualquer das obrigações emergentes das presentes bases, bem como ao membro do Governo responsável pela área das finanças quando tais eventos tenham implicações de natureza económica e financeira, e cumprir as demais obrigações de informação decorrentes do regime do setor público empresarial.

2 — A concessionária deve dar cumprimento às obrigações de informação previstas no artigo 22.º do RJSPTP.

3 — A concessionária deve transmitir à autoridade de transportes competente os dados necessários à elaboração dos relatórios previstos no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento (CE) 1370/2007.

4 — *(Revogado.)*

5 — A concessionária deve elaborar um sistema da qualidade relativa à exploração do sistema objeto da concessão, a aprovar pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., (IMT, I. P.) até três meses antes da entrada em operação do primeiro troço, contemplando as metas e parâmetros para as diferentes áreas de atividade, nomeadamente quanto ao nível de fiabilidade e disponibilidade.

6 — A concessionária deve elaborar um sistema integrado de segurança tendo em vista a segurança dos passageiros, do pessoal próprio ou alheio, do público em geral, do material circulante, das infraestruturas e dos outros meios de operação e manutenção do sistema, o qual é aprovado pelo IMT, I. P., até três meses antes da entrada em operação do primeiro troço.

7 — Os sistemas referidos nos números anteriores devem ser revistos anualmente pela concessionária, devendo a revisão ser aprovada pelo IMT, I. P.

8 — [...]

9 — A concessionária deve cumprir os requisitos de acesso à atividade e licenciamento da empresa, material circulante e pessoal, da competência do IMT, I. P.

Base XII

[...]

1 — A fiscalização das obrigações da concessionária inerentes ao exercício da concessão compete:

a) *(Revogada.)*

b) À Inspeção-Geral de Finanças, que fiscaliza o cumprimento das obrigações da concessionária no que respeita a matérias de cariz económico e financeiro;

c) *(Revogada.)*

d) *(Revogada.)*

e) *(Revogada.)*

f) Ao IMT, I. P., de um modo geral e em representação do Estado, que coordena a fiscalização da atividade da concessionária em tudo o que respeita ao cumprimento das presentes bases e do contrato de serviço público, fiscaliza a concessionária em tudo o que respeita a matérias não abrangidas pelas atribuições e competências de outras entidades, bem como coordena as atividades de fiscalização das entidades enumeradas na presente base;

g) À Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, responsável pela regulação e supervisão do serviço público, nos termos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual.

2 — A concessionária obriga-se a facultar às entidades referidas no número anterior, ou a quaisquer entidades por elas nomeadas ou pelo concedente e agindo em sua representação, desde que devidamente credenciadas, livre acesso a todo o sistema, documentação, registos e equipamentos.



3 — O incumprimento de qualquer das obrigações decorrentes das presentes bases ou do contrato de serviço público está sujeito a penalidades, cujos limites mínimos e máximos são fixados, em função da gravidade da infração, no contrato de serviço público, sendo a aplicação das penalidades previstas da competência do IMT, I. P.

Base XIII

[...]

1 — A concessionária deve cumprir as obrigações de segurança, de acesso e de informação determinadas pelas autoridades competentes e decorrentes da lei aplicável.

2 — *(Revogado.)*

3 — *(Revogado.)*

4 — *(Revogado.)*

Base XIV

[...]

1 — A concessionária deve manter como seu objeto social principal a exploração do sistema Metrobus e a sua sede social num dos concelhos dos municípios seus acionistas.

2 — As participações sociais no capital da concessionária só podem ser oneradas ou transmitidas a terceiros mediante autorização prévia por parte dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes, sob pena de nulidade.

3 — *(Revogado.)*

4 — *(Revogado.)*

Base XV

[...]

Sem prejuízo do regime estabelecido no decreto-lei que aprova as presentes bases, são proibidas quaisquer formas de transmissão, total ou parcial, da concessão sem prévia autorização do concedente.

Base XXVI

[...]

1 — O Estado, através do membro do Governo responsável pela área dos transportes, pode tomar, através de sequestro, a exploração do serviço quando se der ou estiver iminente a cessação ou interrupção total ou parcial da exploração do serviço ou quando se verifique gestão danosa da concessão ou graves deficiências na organização e funcionamento do serviço de transporte ou no estado das instalações ou do equipamento que sejam suscetíveis de comprometer a regularidade da exploração.

2 — [...]

3 — [...]

4 — [...]

Base XXVII

[...]

1 — Sem prejuízo do previsto nos respetivos instrumentos contratuais, o Estado, através de despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes, pode dar a concessão por extinta quando tenha ocorrido qualquer dos factos seguintes:

a) [...]

b) [...]

c) [...]



- d) [...]
- e) [...]
- f) [...]
- g) [...]
- h) [...]

- 2 — [...]
- 3 — [...]
- 4 — [...]

Base XXVIII

[...]

1 — O Estado pode resgatar a concessão sempre que motivos de interesse público o justifiquem e decorridos que sejam pelo menos 15 anos a partir da data do seu início, relativamente à implementação, supervisão e manutenção da infraestrutura do sistema Metrobus, ou pelo menos 5 anos a partir da data do seu início, relativamente à exploração do sistema Metrobus, mediante notificação feita à concessionária pelo membro do Governo responsável pela área dos transportes, enviada com, pelo menos, seis meses de antecedência.

2 — Decorrido o período de seis meses sobre a notificação do resgate, o Estado assume todos os direitos e deveres contraídos pela concessionária anteriormente à data da notificação, incluindo os tomados com o pessoal contratado para o efeito e ainda aqueles que tenham sido assumidos pela concessionária após a data da notificação, desde que tenham sido autorizados pelo membro do Governo responsável pela área dos transportes.

- 3 — [...]
- 4 — [...]
- 5 — [...]

6 — O valor final da indemnização do resgate deve ser homologado pelo membro do Governo responsável pela área das finanças.

Base XXIX

[...]

1 — Qualquer litígio emergente da concessão deve ser submetido ao foro arbitral, nos termos da Lei n.º 63/2011, de 14 de dezembro.

- 2 — [...]
- 3 — [...]
- 4 — [...]

Artigo 4.º

Norma revogatória

São revogados:

a) Os n.ºs 4 a 6 do artigo 4.º e os n.ºs 4 a 6 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 10/2002, de 24 de janeiro, na sua redação atual; e

b) A Base II, os n.ºs 3, 4 e 7 da Base IV, os n.ºs 2 e 3 da Base IX, os n.ºs 4 a 6 da Base X, o n.º 4 da Base XI, as alíneas a), c), d) e e) do n.º 1 da Base XII, os n.ºs 2 a 4 da Base XIII, os n.ºs 3 e 4 da Base XIV e as Bases XVI a XXV, que integram o anexo 1 ao decreto-lei referido na alínea anterior.

Artigo 5.º

Republicação

É republicado, em anexo ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante, o anexo I ao Decreto-Lei n.º 10/2002, de 24 de janeiro, com a redação introduzida pelo presente decreto-lei.



Artigo 6.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 9 de dezembro de 2021. — *Pedro Gramaxo de Carvalho Siza Vieira* — *João Rodrigo Reis Carvalho Leão* — *Jorge Moreno Delgado*.

Promulgado em 31 de janeiro de 2022.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 1 de fevereiro de 2022.

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

ANEXO

(a que se refere o artigo 5.º)

Republicação do anexo I ao Decreto-Lei n.º 10/2002, de 24 de janeiro

ANEXO I

(a que se refere o artigo 1.º)

Bases da concessão do sistema de Metrobus do Mondego

SECÇÃO I

Disposições e princípios gerais

Base I

Concessão de Serviço Público

1 — A concessão tem por objeto:

a) A implementação, supervisão e manutenção da infraestrutura de um sistema de transporte público de passageiros em modo rodoviário em sítio próprio, nos municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, designado sistema «Metrobus»;

b) A exploração do sistema Metrobus, pelo prazo de 10 anos, a contar do início da entrada em serviço do referido sistema, nos termos previstos no contrato de serviço público.

2 — Para concretização do objeto previsto na alínea a) do número anterior, cabe à concessionária, ainda que por intermédio de terceiros, proceder à implementação, designadamente através da conceção, projeto, fiscalização e realização das obras de construção da infraestrutura do sistema Metrobus, bem como à respetiva supervisão e manutenção da infraestrutura.

3 — Tendo em consideração que as infraestruturas e equipamentos essenciais ao sistema objeto da concessão constituem infraestruturas de longa duração, propriedade do Estado, este assegura à concessionária os meios necessários ao cumprimento do disposto no número anterior.

4 — O Estado é a autoridade de transportes competente nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 5.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado em anexo à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual (RJSPTP).



5 — Nos termos do n.º 3 do artigo 5.º do RJSPTP, podem ser delegadas ou partilhadas competências com as autoridades de transportes locais, por forma a garantir a adequada intermodalidade e a articulação entre serviços públicos de transporte de passageiros.

Base II

Atividades da concessionária

(Revogada.)

Base III

Regime da concessão

A concessão é exercida em regime de serviço público e de exclusividade.

Base IV

Prazos da concessão

1 — A concessão é atribuída pelos seguintes prazos:

a) Para a implementação, supervisão e manutenção da infraestrutura do sistema Metrobus, a concessão tem uma duração de 40 anos, contados a partir de 7 de dezembro de 2004, podendo ser prorrogada por períodos sucessivos de até cinco anos, até um máximo de 20 anos;

b) Para a exploração do sistema Metrobus, a concessão tem uma duração de 10 anos, contados desde a entrada em serviço do sistema, podendo ser prorrogada por cinco anos, uma única vez.

2 — O prazo da concessão, e respetivas prorrogações, deve respeitar o disposto no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, na sua redação atual [Regulamento (CE) 1370/2007].

3 — (Revogado.)

4 — (Revogado.)

5 — A prorrogação deve ser requerida pela concessionária com a antecedência mínima de 18 meses sobre o termo da concessão ou do prazo de prorrogação.

6 — A prorrogação do prazo de concessão depende de decisão do Estado, mediante despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes, devendo ser comunicada à concessionária com uma antecedência mínima de um ano sobre o termo da concessão ou do prazo da prorrogação.

7 — (Revogado.)

Base V

Características gerais do sistema

O sistema Metrobus tem as seguintes características gerais, que devem ser asseguradas pela concessionária:

a) A rede compreende uma linha axial, de cariz suburbano, e uma linha urbana a implantar no concelho de Coimbra; a construção e exploração destas linhas poderá ter lugar em fases distintas;

b) A rede deve conter instalações que garantam condições de interface com os diferentes modos de transporte nos pontos de interseção com maior afluxo de utilizadores;

c) O serviço de transporte deve ser efetuado de forma regular e contínua, de acordo com os horários preestabelecidos e anunciados junto do público e só pode ser interrompido em caso de força maior, designadamente, insurreição, sedição, cataclismo, catástrofe natural ou por ordem das autoridades, nos termos do contrato de serviço público;

d) A energia utilizada na tração deve ser tecnológica e ambientalmente adaptada aos melhores padrões de inserção no tecido urbano e suburbano;



e) Os padrões de segurança e de qualidade do sistema devem ser mantidos em níveis elevados e sujeitos a atualizações;

f) As instalações, as infraestruturas e o material circulante devem estar sujeitos a vigilância por forma a garantir a sua integridade e a adequada proteção dos passageiros e dos funcionários do sistema Metrobus.

SECÇÃO II

Dos bens e meios afetos à concessão

Base VI

Estabelecimento e bens afetos à concessão

1 — Consideram-se afetos à concessão, para além dos bens que integram o seu estabelecimento:

a) No que respeita à parte do objeto da concessão identificado na alínea a) do n.º 1 da Base I, todos os bens móveis ou imóveis, corpóreos ou incorpóreos, assim como todos os direitos ligados direta ou indiretamente à implantação do sistema, designadamente as infraestruturas de longa duração;

b) No que respeita à parte do objeto da concessão identificado na alínea b) do n.º 1 da Base I, todos os bens móveis ou imóveis, corpóreos ou incorpóreos, necessários à operação do sistema, incluindo o material circulante, os sistemas de apoio à exploração e o sistema de bilhética.

2 — A concessionária é obrigada a manter em bom estado de funcionamento, de conservação e de segurança, todos os bens e direitos afetos à concessão.

3 — A concessionária deve elaborar e manter atualizado um inventário de todos os bens afetos à concessão, a ser enviado anualmente ao concedente até ao final do mês de janeiro, devidamente certificado por auditor por este aceite.

4 — A concessionária não pode alienar ou onerar, parcial ou totalmente e sob qualquer forma, os bens e os direitos que estejam afetos à concessão, salvo mediante autorização prévia do membro do Governo competente em razão da matéria ou nos casos em que a lei aplicável aos bens do domínio público o preveja, bem como quando se trate de bens consumíveis ou da mera substituição de bens perecíveis ou deterioráveis.

5 — Durante a vigência da concessão, a concessionária é titular do direito de propriedade dos bens que lhe sejam afetos e não pertençam ao domínio público.

6 — No termo da concessão os bens a que se refere o n.º 1 revertem, sem qualquer indemnização, para o Estado, livres de quaisquer ónus ou encargos e em perfeitas condições de operacionalidade, utilização e manutenção, podendo haver lugar a indemnização quanto a bens cuja vida económica ao tempo da reversão ou respetiva data de investimento justifique o justo ressarcimento da concessionária, indemnização que é calculada nos termos gerais de direito e do contrato de serviço público.

7 — A reversão deve ocorrer sem qualquer formalidade que não seja uma vistoria *ad perpetuam rei memoriam*, para a qual é convocado um representante da concessionária; do auto de vistoria deverá constar o inventário dos bens e equipamentos afetos à concessão, assim como a descrição do seu estado de conservação e da respetiva aptidão para o desempenho do sistema.

Base VII

Servidões e expropriações

1 — Compete à concessionária, como entidade expropriante, atuando em nome do Estado, realizar as expropriações e constituir as servidões necessárias à construção do sistema, nos termos deste diploma e do Código das Expropriações.



2 — A concessionária suporta os custos inerentes à condução dos processos expropriativos e o pagamento das indemnizações ou de outras compensações aos expropriados e aos titulares dos prédios servientes, bem como os custos decorrentes da aquisição por via do direito privado dos bens imóveis e direitos a eles inerentes no que respeita aos prédios e parcelas a expropriar ou a adquirir a particulares.

3 — Compete ao membro do Governo competente em razão da matéria a prática do ato que individualize os bens a expropriar, nos termos do n.º 2 do artigo 10.º do Código das Expropriações, aprovado em anexo à Lei n.º 168/99, de 18 de setembro, na sua redação atual, o qual deve conter a declaração de utilidade pública com carácter de urgência, no prazo de 45 dias a contar da apresentação pela concessionária da documentação exigida para esse efeito.

4 — Compete à concessionária apresentar atempadamente ao Estado todos os elementos e documentos necessários à prática do ato de declaração de utilidade pública, de acordo com legislação em vigor.

5 — O membro do Governo competente em razão da matéria pode designar uma entidade que coordene e fiscalize a condução dos processos expropriativos ou relativos à aquisição de bens pela via do direito privado.

SECÇÃO III

Regime financeiro e tarifário

Base VIII

Financiamento das atividades da concessionária

1 — O financiamento da exploração do sistema objeto da concessão é assegurado pelas receitas decorrentes da atividade da concessionária e pelas compensações por obrigações de serviço público previstas no contrato de serviço público, a celebrar com o Estado na qualidade de autoridade de transportes.

2 — Para o financiamento dos investimentos a realizar pela concessionária no âmbito da exploração do sistema objeto da concessão, nomeadamente no que concerne à aquisição de material circulante, pode esta obter financiamento da União Europeia, do Orçamento do Estado, contrair empréstimos, obter dotações de capital, suprimentos e ou prestações acessórias de capital realizadas pelos seus acionistas.

3 — As disposições dos números anteriores não prejudicam o recurso pela concessionária a financiamentos a conceder por terceiras entidades, nomeadamente instituições financeiras nacionais ou internacionais nos termos da legislação aplicável ao setor público empresarial.

4 — O Estado, representado pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes, mediante contrato, a celebrar com a concessionária, assume os encargos decorrentes da execução e conservação das infraestruturas de longa duração, dos equipamentos e demais obrigações de serviço público que impõe à concessionária.

5 — Para os efeitos das presentes bases consideram-se encargos com as infraestruturas de longa duração, nomeadamente, os relativos à aquisição de terrenos, realização de projetos, implementação de estruturas, construção de fundações, de edifícios, de estruturas, de plataformas das vias, do parque de manutenção e operação e respetivas vias de acesso, obras de desvio e reposição de serviços, drenagens, esgotos, instalações e obras provisórias, obras de arte, estruturas das paragens, interfaces, fornecimento de materiais e equipamentos, bem como à conservação dos bens referidos anteriormente.

6 — A concessionária apenas pode suportar os custos relativos a obras fora do canal afeto ao sistema que:

a) Visem exclusivamente a reposição de uma situação equivalente àquela que existia antes de se iniciarem as obras;

b) Sejam suscetíveis de, comprovadamente demonstradas, gerar para a concessionária, receitas cujo valor atualizado líquido seja equivalente ou superior ao valor atualizado líquido das respetivas despesas.

7 — Entende-se por canal afeto ao sistema o conjunto formado pela plataforma rodoviária, eventuais ligações, parque de manutenção e operação, paragens, interfaces, estacionamento, equipamentos de segurança e controlo, vias de acesso e demais órgãos técnicos necessários ao funcionamento do sistema.

Base IX

Regime tarifário

1 — O regime tarifário é fixado nos termos dos instrumentos legais, regulamentares e contratuais aplicáveis, sempre privilegiando a integração dos sistemas de transporte público, com recurso a tarifas intermodais.

2 — *(Revogado.)*

3 — *(Revogado.)*

Base X

Compensações pela obrigação da prestação de serviço público

1 — O Estado, nos termos do RJSPPT e do Regulamento (CE) 1370/2007, celebra um contrato de serviço público que preveja as compensações por obrigações de serviço público prestado no âmbito da operação do sistema objeto da concessão.

2 — As disposições contratuais relativas à prestação de serviços públicos incluídas no contrato referido no número anterior devem ser compatíveis com os objetivos estratégicos da política de transportes públicos, delas devendo constar, designadamente:

a) A identificação dos serviços de interesse económico geral prestados e quais os que estão sujeitos a obrigações de serviço público, compensações e exclusividade;

b) A especificação clara, objetiva e transparente das obrigações de serviço público, bem como a respetiva compensação e direitos exclusivos, tendo em conta os objetivos da sustentabilidade económica, ambiental, social e territorial;

c) O critério de cálculo das compensações das obrigações de serviço público;

d) As modalidades de repartição de custos ligados à prestação de serviço;

e) A separação de contas da empresa relativas à prossecução de atividades sujeitas e não sujeitas a obrigações de serviço público;

f) As modalidades de repartição de receitas ligadas à venda de títulos de transporte;

g) A zona geográfica abrangida pelo serviço;

h) O dimensionamento da oferta pretendida expressa em veículos por quilómetro (veículos.kilómetro) e lugares por quilómetro (lugares.kilómetro);

i) As linhas utilizadas no serviço;

j) Os itinerários, frequências e paragens do serviço, bem como o sistema de bilhética e o tarifário;

k) Os requisitos operacionais, de qualidade e níveis de desempenho e respetivos mecanismos de monitorização e fiscalização por parte da empresa e das autoridades competentes;

l) As medidas de promoção da intermodalidade e dos direitos dos passageiros, designadamente nos termos do Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro;

m) Os incentivos à manutenção ou desenvolvimento de uma gestão eficaz por parte do operador de serviço público;

n) As sanções e penalidades aplicáveis em caso de incumprimento ou de cumprimento defeituoso do contrato ou de falhas de desempenho.



3 — A concessionária deve dispor de sistema contabilístico que separe as diferentes atividades, nos termos do Regulamento (CE) 1370/2007.

4 — *(Revogado.)*

5 — *(Revogado.)*

6 — *(Revogado.)*

SECÇÃO IV

Relações com o concedente

Base XI

Obrigações de informação da concessionária

1 — A concessionária deve dar conhecimento imediato ao membro do Governo competente em razão da matéria de qualquer evento que possa vir a prejudicar ou impedir o cumprimento pontual e atempado de qualquer das obrigações emergentes das presentes bases, bem como ao membro do Governo responsável pela área das finanças quando tais eventos tenham implicações de natureza económica e financeira, e cumprir as demais obrigações de informação decorrentes do regime do setor público empresarial.

2 — A concessionária deve dar cumprimento às obrigações de informação previstas no artigo 22.º do RJSPTP.

3 — A concessionária deve transmitir à autoridade de transportes competente os dados necessários à elaboração dos relatórios previstos no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento (CE) 1370/2007.

4 — *(Revogado.)*

5 — A concessionária deve elaborar um sistema da qualidade relativa à exploração do sistema objeto da concessão, a aprovar pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., (IMT, I. P.) até três meses antes da entrada em operação do primeiro troço, contemplando as metas e parâmetros para as diferentes áreas de atividade, nomeadamente quanto ao nível de fiabilidade e disponibilidade.

6 — A concessionária deve elaborar um sistema integrado de segurança tendo em vista a segurança dos passageiros, do pessoal próprio ou alheio, do público em geral, do material circulante, das infraestruturas e dos outros meios de operação e manutenção do sistema, o qual é aprovado pelo IMT, I. P., até três meses antes da entrada em operação do primeiro troço.

7 — Os sistemas referidos nos números anteriores devem ser revistos anualmente pela concessionária, devendo a revisão ser aprovada pelo IMT, I. P.

8 — A concessionária deve fornecer prontamente a qualquer organismo ou representante do Estado todos os elementos relacionados com o exercício da concessão que lhe sejam solicitados por escrito.

9 — A concessionária deve cumprir os requisitos de acesso à atividade e licenciamento da empresa, material circulante e pessoal, da competência do IMT, I. P.

Base XII

Fiscalização

1 — A fiscalização das obrigações da concessionária inerentes ao exercício da concessão compete:

a) *(Revogada.)*

b) À Inspeção-Geral de Finanças, que fiscaliza o cumprimento das obrigações da concessionária no que respeita a matérias de cariz económico e financeiro;

c) *(Revogada.)*

d) *(Revogada.)*

e) *(Revogada.)*

f) Ao IMT, I. P., de um modo geral e em representação do Estado, que coordena a fiscalização da atividade da concessionária em tudo o que respeita ao cumprimento das presentes bases e



do contrato de serviço público, fiscaliza a concessionária em tudo o que respeita a matérias não abrangidas pelas atribuições e competências de outras entidades, bem como coordena as atividades de fiscalização das entidades enumeradas na presente base;

g) À Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, responsável pela regulação e supervisão do serviço público, nos termos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual.

2 — A concessionária obriga-se a facultar às entidades referidas no número anterior, ou a quaisquer entidades por elas nomeadas ou pelo concedente e agindo em sua representação, desde que devidamente credenciadas, livre acesso a todo o sistema, documentação, registos e equipamentos.

3 — O incumprimento de qualquer das obrigações decorrentes das presentes bases ou do contrato de serviço público está sujeito a penalidades, cujos limites mínimos e máximos são fixados, em função da gravidade da infração, no contrato de serviço público, sendo a aplicação das penalidades previstas da competência do IMT, I. P.

SECÇÃO V

Obrigações diversas da concessionária

Base XIII

Obrigações de segurança, de acesso e de informação

1 — A concessionária deve cumprir as obrigações de segurança, de acesso e de informação determinadas pelas autoridades competentes e decorrentes da lei aplicável.

2 — *(Revogado.)*

3 — *(Revogado.)*

4 — *(Revogado.)*

Base XIV

Obrigações respeitantes à sociedade concessionária

1 — A concessionária deve manter como seu objeto social principal a exploração do sistema Metrobus e a sua sede social num dos concelhos dos municípios seus acionistas.

2 — As participações sociais no capital da concessionária só podem ser oneradas ou transmitidas a terceiros mediante autorização prévia por parte dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes, sob pena de nulidade.

3 — *(Revogado.)*

4 — *(Revogado.)*

Base XV

Proibição de transmissão

Sem prejuízo do regime estabelecido no decreto-lei que aprova as presentes bases, são proibidas quaisquer formas de transmissão, total ou parcial, da concessão sem prévia autorização do concedente.

SECÇÃO VI

Escolha do Subconcessionário

Base XVI

Concurso — Regras Gerais

(Revogada.)



Base XVII

Natureza e estrutura do concurso

(Revogada.)

Base XVIII

Natureza das entidades concorrentes e da futura concessionária

(Revogada.)

Base XIX

Conteúdo mínimo obrigatório da regulamentação

(Revogada.)

Base XX

CrITÉRIOS de atribuição da subconcessão

(Revogada.)

Base XXI

Direito de não atribuição da subconcessão

(Revogada.)

Base XXII

Validade das Propostas

(Revogada.)

Base XXII

Prémios

(Revogada.)

Base XXIV

Aprovação do contrato

(Revogada.)

SECÇÃO VII

Sanções

Base XXV

Multas

(Revogada.)



SECÇÃO VIII

Sequestro, resgate e extinção da concessão

Base XXVI

Sequestro

1 — O Estado, através do membro do Governo responsável pela área dos transportes, pode tomar através de sequestro a exploração do serviço quando se der ou estiver iminente a cessação ou interrupção total ou parcial da exploração do serviço ou quando se verifique gestão danosa da concessão ou graves deficiências na organização e funcionamento do serviço de transporte ou no estado das instalações ou do equipamento que sejam suscetíveis de comprometer a regularidade da exploração.

2 — Verificado o sequestro, a concessionária suporta os encargos resultantes da manutenção dos serviços e as despesas extraordinárias necessárias ao restabelecimento da normalidade da exploração que não puderem ser cobertos pelos resultados da exploração.

3 — Logo que cessem as razões do sequestro, o Estado notifica a concessionária para retomar, na data que lhe for fixada, a normal exploração do serviço.

4 — Se após a retoma da exploração pela concessionária continuarem a verificar-se graves deficiências na organização e funcionamento do serviço o Estado pode declarar a concessão extinta.

Base XXVII

Extinção da concessão

1 — Sem prejuízo do previsto nos respetivos instrumentos contratuais, o Estado, através de despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes, pode dar a concessão por extinta quando tenha ocorrido qualquer dos factos seguintes:

- a) Desvio do objeto da concessão;
- b) Interrupção prolongada da exploração do serviço por facto imputável à concessionária;
- c) Oposição reiterada ao exercício da fiscalização ou repetida desobediência às determinações do Estado ou, ainda, sistemática inobservância das leis e regulamentos aplicáveis, quando se mostrem ineficazes as sanções aplicadas;
- d) Recusa em proceder à adequada conservação e reparação das infraestruturas;
- e) Cobrança dolosa de preços com valor superior aos fixados no tarifário;
- f) Insolvência da concessionária, podendo, nesse caso, o Estado autorizar que os credores assumam os direitos e encargos resultantes da concessão;
- g) Transmissão da concessão não autorizada;
- h) Violação grave das obrigações da concessionária previstas nas presentes bases.

2 — Não constituem causas de extinção os factos ocorridos por motivos de força maior e, bem assim, os que o Estado aceite como justificados.

3 — Quando as faltas forem causadas por mera negligência e suscetíveis de correção, o Estado não deve extinguir a concessão em causa sem previamente avisar a concessionária para, em determinado prazo, cumprir integralmente as suas obrigações e corrigir ou reparar as consequências da sua negligência.

4 — A extinção da concessão deve ser notificada à concessionária e produz imediatamente os seus efeitos.

Base XXVIII

Resgate da concessão

1 — O Estado pode resgatar a concessão sempre que motivos de interesse público o justifiquem e decorridos que sejam pelo menos 15 anos a partir da data do seu início, relativamente à



implementação, supervisão e manutenção da infraestrutura do sistema Metrobus, ou pelo menos 5 anos a partir da data do seu início, relativamente à exploração do sistema Metrobus, mediante notificação feita à concessionária pelo membro do Governo responsável pela área dos transportes enviada com, pelo menos, seis meses de antecedência.

2 — Decorrido o período de seis meses sobre a notificação do resgate, o Estado assume todos os direitos e deveres contraídos pela concessionária anteriormente à data da notificação, incluindo os tomados com o pessoal contratado para o efeito e ainda aqueles que tenham sido assumidos pela concessionária após a data da notificação, desde que tenham sido autorizados pelo membro do Governo responsável pela área dos transportes.

3 — A assunção de deveres pelo Estado é feita sem prejuízo de direito de regresso pelas obrigações contraídas pela concessionária que exorbitem da gestão normal da concessão.

4 — Em caso de resgate, a concessionária tem direito a uma indemnização não superior à soma do valor contabilístico do imobilizado corpóreo e incorpóreo líquido de amortizações, com base em critérios de amortização geralmente aceites, do valor contabilístico de outros ativos por ela custeados e afetos à concessão, com referência ao último balanço aprovado, deduzida do valor das dotações financeiras para investimento feitas pelo Estado e pela União Europeia à concessionária e dos bens e ativos transferidos ou cedidos, a título gratuito, para a concessionária.

5 — Não são contabilizados, para efeitos de cálculo da indemnização do resgate, os bens e direitos que se encontrem anormalmente depreciados ou deteriorados.

6 — O valor final da indemnização do resgate deve ser homologado pelo membro do Governo responsável pela área das finanças.

SECÇÃO IX

Contencioso

Base XXIX

Arbitragem

1 — Qualquer litígio emergente da concessão deve ser submetido ao foro arbitral, nos termos da Lei n.º 63/2011, de 14 de dezembro.

2 — O tribunal arbitral deve ser composto por três árbitros.

3 — O concedente e a concessionária designam cada um o seu árbitro, sendo o terceiro, que preside, cooptado pelos dois designados pelas partes, ou, na falta de acordo destes, nomeado pelo Presidente do Supremo Tribunal Administrativo.

4 — A arbitragem deve correr na cidade de Coimbra.

114976094