



Comissão de Economia e Obras Públicas

Parecer

Projecto de Lei n.º 683/XII (4ª) – (GP-PCP)

Autor: Deputado

Luís Vales

Revoga o Decreto-Lei n.º 98/2012, de 3 de Maio, que «estabelece o regime de acumulação de funções dos membros executivos dos conselhos de administração do Metropolitano de Lisboa, E. P. E., e da Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, S. A., para efeitos da concretização do processo de fusão das duas empresas.».



Comissão de Economia e Obras Públicas

ÍNDICE

PARTE I - CONSIDERANDOS

PARTE II - OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER

PARTE III - CONCLUSÕES

PARTE IV- ANEXOS

PARTE I - CONSIDERANDOS

Os signatários da iniciativa legislativa em apreço - Projeto-Lei n.º 683/XII-4.^a - vêm requerer a **revogação do Decreto-Lei n.º 98/2012, de 3 de Maio, que «estabelece o regime de acumulação de funções dos membros executivos dos conselhos de administração do Metropolitano de Lisboa, E. P. E., e da Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, S. A., para efeitos da concretização do processo de fusão das duas empresas.»**

(i) - Em artigo único, o GP-PCP vem propor a revogação do Decreto-Lei n.º 98/2012, de 3 de Maio, na sequência de Apreciação Parlamentar n.º 18/XII/1.^a, que apresentara em dia 30 de maio de 2012 relativa ao mesmo diploma, e que caducara em 2013-09-13, considerando nos fundamentos apresentados que:

- a “administração única” que o Governo decretou tinha assumidamente como único objetivo concessionar aos privados os transportes públicos, fragmentar e liquidar – e não gerir – as empresas Carris e Metropolitano de Lisboa;
- o Governo, ao aprovar o Decreto-Lei n.º 98/2012, agiu em violação da Lei e em total desrespeito pelos trabalhadores das empresas Carris e Metropolitano de Lisboa, e que, tal como se veio a demonstrar, nem no tocante à despesa este tipo de medidas garantia resultados, nem elas se dirigiam às causas estruturais da despesa excessiva;

Simultaneamente, o GP-PCP dá conta de iniciativa paralela através do pedido de Apreciação Parlamentar n.º 119/XII/4.^a de 4 de novembro, que terá apresentado com vista à cessação de vigência do mais recente Decreto-Lei n.º 161/2014, de 29 de outubro, e que, sucedendo ao DL 98/2012, alargou entretanto este regime de administração única do Metro e Carris para abranger também a Transtejo e a Soflusa.

Considera ainda o GP-PCP no seu projeto de lei que

«quando se exigia colocar um travão numa política que está a destruir os transportes públicos enquanto serviço público e enquanto sector público – e o Metro e a Carris são tristes exemplos disso mesmo – o Governo dá mais um resolutivo passo em frente nesse sentido de desastre. Um passo em frente que tem de ser travado. O mesmo é dizer, é necessário que a Assembleia da República intervenha para que este decreto-lei seja

Comissão de Economia e Obras Públicas

revogado, e que por seu turno se promova a cessação de vigência do mais recente Decreto-Lei n.º 161/2014, de 29 de outubro (que alargou este regime de administração única do Metro e Carris para abranger também a Transtejo e a Soflusa).»

(ii) - Ora o Plano Estratégico dos Transportes, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro, previa a fusão do ML e da Carris reconhecendo desde logo que a mesma constituía *“uma operação exigente, dadas as suas dimensão, complexidade e difícil situação económico-financeira, e impõe o envolvimento das estruturas internas das duas empresas, coordenadas pelos respetivos órgãos de administração.”*

E ainda que *«para assegurar que o processo de fusão se desenvolve com a maior eficácia e a máxima celeridade, o Governo entende que é conveniente que os conselhos de administração do ML e da Carris sejam integrados pelos mesmos administradores, que exercerão as suas funções em regime de acumulação. Esta identidade de administradores permite que se encontrem as melhores soluções no âmbito do processo de fusão, conferindo-lhe uma orientação centralizada e gerando os consensos necessários à boa consecução do mesmo.*

Esta solução permite ainda uma redução significativa do número de administradores das referidas empresas, na medida em que de um total de 10 se diminui para apenas 4, cumprindo-se também, desta forma, o desígnio da contenção e racionalização de custos nas empresas que compõem o Sector Empresarial do Estado.»

«O presente decreto-lei permite a designação, mediante Resolução do Conselho de Ministros, no caso do ML, e de deliberação da assembleia geral, no caso da Carris, para os respetivos conselhos de administração, em regime de acumulação e até à constituição da sociedade que resultar da fusão das duas empresas, dos mesmos administradores executivos, num total de quatro elementos.»

«São também definidos os termos do mandato e o regime remuneratório associados a essa acumulação de funções, deixando-se clara a temporalidade da medida, que ocorre até à extinção das duas empresas, ou no prazo de três anos se aquela não se verificar entretanto, e que os administradores auferem apenas uma remuneração e não beneficiam de qualquer remuneração adicional, sendo remunerados como se de um único conselho de administração se tratasse.»

Comissão de Economia e Obras Públicas

(iii) - A segunda fase das reformas preconizadas para este sector foi estabelecida em abril de 2014 com o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI 3+), *«prevendo também a abertura à iniciativa privada das atividades de operação e exploração dos serviços públicos de transporte de passageiros nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto.*

As concessões atribuídas à Carris, S. A., e do Metro de Lisboa, E. P. E. assentam num quadro legal marcadamente obsoleto, que carece de manifesta atualização. Revela-se, por este motivo, adequado modificar o predito quadro legal, estipulando-se um regime jurídico geral, que permita ir de encontro aos desideratos últimos do Governo de tornar a atividade prosseguida por estas empresas públicas mais eficiente a vários níveis e, por conseguinte, financeiramente sustentável, bem como assegurar que o serviço público pela mesma prestado responde aos níveis de qualidade exigidos a um serviço com a importância do serviço de transporte público de passageiros na cidade de Lisboa.»

(iv) - O Decreto-Lei n.º 161/2014 de 29 de outubro, veio alargar o âmbito da intervenção à Transtejo — Transportes do Tejo, S. A., e da Soflusa — Sociedade Fluvial de Transportes, S. A., republicando em anexo e como parte integrante, o Decreto-Lei n.º 98/2012, de 3 de maio, com a redação atual.

«A obtenção do equilíbrio operacional do setor empresarial do Estado de transportes públicos terrestres e da infraestrutura ferroviária consubstancia um desiderato estratégico para o Governo.

A prossecução de uma estratégia sustentável e eficiente para o setor dos transportes, assente na abertura do serviço público de transporte de passageiros à iniciativa privada e na regulação pública da mesma iniciativa, perfila-se como o ponto fulcral para uma boa gestão das políticas públicas de transporte e, reflexamente, para uma correta formulação das soluções neste domínio.

Neste sentido, vêm sendo promovidas medidas nas empresas de transportes das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, com o objetivo de assegurar a sustentabilidade operacional do setor, consolidando em simultâneo os alicerces para a otimização do transporte coletivo, de forma a incrementar a sua atratividade, como é exigível num modelo de desenvolvimento sustentável para a mobilidade.

Ademais, considerando o incremento da interoperabilidade entre os diversos modos de transporte público na área metropolitana de Lisboa, aliado ao foco de racionalização de custos nas empresas do setor, o Governo entende que os conselhos de administração da Transtejo — Transportes do Tejo, S. A., e da Soflusa — Sociedade Fluvial de Transportes, S. A., sejam integrados, em regime de acumulação, pelos mesmos membros executivos dos conselhos de administração do Metropolitano de Lisboa, E. P. E. (ML, E. P. E.) e da Companhia de Carris de

Comissão de Economia e Obras Públicas

Ferro de Lisboa, S. A. (Carris, S. A.), os quais já exercem funções em regime de acumulação, nos termos do Decreto-Lei n.º 98/2012, de 3 de maio.

A acumulação de funções por parte dos administradores executivos permite uma otimização de soluções no âmbito operacional, conferindo -lhes, ao mesmo tempo, uma orientação centralizada e gerando os necessários consensos à boa consecução das atribuições que lhes estão legalmente cometidas no quadro de uma fusão futura.

Esta solução defende igualmente uma diminuição significativa do número de administradores deste universo de empresas, na medida em que de um total de 13 se reduz agora para apenas cinco, cumprindo-se também, desta forma, o desiderato da redução e racionalização de custos de funcionamento das empresas que integram o setor empresarial do Estado dos transportes e infraestruturas.

O presente decreto-lei define, ainda, os termos do mandato e o regime remuneratório associado à referida acumulação de funções, deixando -se plasmado de forma clara e expressa que os administradores continuam a auferir uma única remuneração e não beneficiam de qualquer remuneração adicional, sendo remunerados como se de um único conselho de administração se tratasse.»

(v) - Foram entretanto - como previsto - publicados em Diário da República a 5 de dezembro os Decreto-Lei n.º 174/2014 e Decreto-Lei n.º 175/2014, que estabelecem o quadro jurídico geral da concessão de serviço público de transporte público colectivo da Carris e do ML respectivamente, considerado o último passo necessário para o Governo poder formalmente avançar com este processo de concurso, o que deverá ocorrer durante o ano de 2015.

Este novo regime legal vem permitir a subconcessão dos serviços da Carris e do ML, esclarecendo que "a escolha da subconcessionária pode incidir sobre uma entidade, de natureza pública ou privada", mantendo, assim, a possibilidade de participação da autarquia de Lisboa na gestão destes transportes que servem a capital.

(vi) - Relativamente à evolução da situação económico-financeira das empresas do Sector Empresarial do Estado na área dos transportes, e em particular as empresas objeto do Decreto-Lei n.º 98/2012, de 3 de Maio, veja-se a pág. 30 do «Relatório 2014 – SEE - Sector Empresarial do Estado» da responsabilidade da Direcção-Geral do Tesouro e Finanças disponível no respetivo *site* que aqui se reproduz parcialmente:

Comissão de Economia e Obras Públicas

«O sector dos Transportes apresentou uma melhoria substancial do resultado líquido, crescendo 622 M€ em 2013, ainda que mantendo um valor negativo de 331 M€. Realça-se o crescimento em praticamente todas as empresas do sector, registando as maiores variações de:

- +444 M€ no MP para -48 M€;
- +62 M€ no ML para -15 M€;
- +59 M€ na STCP para -15 M€; e
- +57 M€ na Carris para -7 M€.

A evolução ocorrida neste sector deriva em grande parte dos resultados financeiros destas empresas, que face ao ano de 2012 reduziram o prejuízo financeiro para um total de 233 M€, o correspondente a uma melhoria de 71,3%.

Transportes
Evolução dos Resultados

	2013	2012	Variação	
			Absoluta	%
Resultado operacional antes de subsídios	(231.528)	(277.629)	46.100	16,6%
Resultado operacional após subsídios	(98.446)	(142.737)	44.291	31,0%
Resultado financeiro	(232.848)	(810.383)	577.534	71,3%
Resultado líquido	(331.224)	(953.240)	622.017	65,3%
EBITDA	88.098	46.156	41.942	90,9%
Margem EBITDA	17,3%	8,1%	9,2 p.p.	

Fonte: SIRIEF / Relatórios e contas das empresas

No que respeita aos resultados operacionais antes de subsídios, em 2013 o sector dos Transportes cresceu 16,6%, dos quais se destaca o ML (+26%) e a CP (+18%).»

Em 2014, as empresas prosseguiram a sua atividade conforme se propunha publicamente a administração das duas empresas, "aprofundando e consolidando o seu processo de reestruturação e de integração operacional, prosseguindo os trabalhos técnicos, financeiros e jurídicos necessários para que o acionista (Estado) possa concretizar o processo de concessão do respetivo serviço público a privados".



Comissão de Economia e Obras Públicas

PARTE II - OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER

O signatário do presente Relatório reserva a sua opinião para o debate em Plenário, a qual é de resto de elaboração facultativa nos termos do n.º 3 do artigo 137.º do novo Regimento da Assembleia da República.



PARTE III - CONCLUSÕES

O projeto de lei em apreço, apresentado pelo Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português, nos termos do artigo 167.º da Constituição da República Portuguesa e do 118.º do Regimento da Assembleia da República, que consubstanciam o poder de iniciativa da lei, é subscrito por 11 Deputados, respeita e reúne os requisitos constitucionais, legais e regimentais pelo que está em condições de ser agendado para apreciação pelo Plenário da Assembleia da República, reservando os grupos parlamentares as suas posições e respectivo sentido de voto para o debate nessa sede.



Comissão de Economia e Obras Públicas

PARTE IV- ANEXOS

Em anexo a nota técnica elaborada pelos serviços ao abrigo do disposto no artigo 131.º do Regimento da Assembleia da República.

Palácio de S. Bento, 6 de Janeiro de 2015

O Deputado autor do Parecer

(Luís Vales)

O Presidente da Comissão

(Pedro Pinto)

ANEXO

Nota Técnica

Projeto de Lei n.º 683/XII/4.ª (PCP)

Revoga o Decreto-Lei n.º 98/2012, de 3 de Maio, que "estabelece o regime de acumulação de funções dos membros executivos dos conselhos de administração do Metropolitano de Lisboa, E. P. E., e da Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, S. A., para efeitos da concretização do processo de fusão das duas empresas."

Data de admissão: 19 de novembro de 2014

Comissão de Economia e Obras Públicas (6.ª)

Índice

<u>I. ANÁLISE SUCINTA DOS FACTOS, SITUAÇÕES E REALIDADES RESPEITANTES À INICIATIVA</u>	2
<u>II. APRECIÇÃO DA CONFORMIDADE DOS REQUISITOS FORMAIS, CONSTITUCIONAIS E REGIMENTAIS E DO CUMPRIMENTO DA LEI FORMULÁRIO</u>	2
<u>III. ENQUADRAMENTO LEGAL E DOUTRINÁRIO E ANTECEDENTES</u>	3
<u>IV. INICIATIVAS LEGISLATIVAS E PETIÇÕES PENDENTES SOBRE A MESMA MATÉRIA</u>	7
<u>V. CONSULTAS E CONTRIBUTOS</u>	8
<u>VI. APRECIÇÃO DAS CONSEQUÊNCIAS DA APROVAÇÃO E DOS PREVISÍVEIS ENCARGOS COM A SUA APLICAÇÃO</u>	8

Elaborada por: António Fontes (DAC), António Almeida Santos (DAPLEN), e Fernando Bento Ribeiro e Maria Leitão (DILP)

Data: 2 de dezembro de 2014

I. Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa

O Grupo parlamentar do PCP apresentou o Projeto de Lei n.º 683/XII/4.^a com, entre outros, os pressupostos seguintes:

- em 30 de maio de 2012, o PCP apresentou a Apreciação Parlamentar n.º 18/XII/1.^a, relativa ao Decreto-Lei n.º 98/2012, de 3 de Maio, que enquadró em termos legais os moldes como seria concretizada a administração conjunta da Carris S.A. e do Metropolitano de Lisboa E.P.E., definindo a composição, a forma de nomeação e o regime remuneratório do Conselho de Administração;

- nesta sequência e na vigência do Decreto-Lei n.º 98/2012, considera que a “administração única” que o Governo decretou tinha assumidamente como único objetivo concessionar aos privados os transportes públicos, fragmentar e liquidar – e não gerir – as empresas Carris e Metropolitano de Lisboa;

- recordou que denunciara que o Governo, ao aprovar o Decreto-Lei n.º 98/2012, agiu em violação da Lei e em total desrespeito pelos trabalhadores das empresas Carris e Metropolitano de Lisboa, e que, tal como se veio a demonstrar, nem no tocante à despesa este tipo de medidas garantia resultados, nem elas se dirigiam às causas estruturais da despesa excessiva;

e o Grupo Parlamentar do PCP conclui ser necessário:

- a Assembleia da República intervir para que o Decreto-Lei n.º 98/2012 seja revogado, e

- que se promova a cessação de vigência do mais recente Decreto-Lei n.º 161/2014, de 29 de outubro, que alargou este regime de administração única do Metro e Carris para abranger também a Transtejo e a Soflusa, para o que o Grupo Parlamentar do PCP já apresentou a Apreciação Parlamentar n.º 119/XII/4.^a, em 4 de novembro, entregue em simultâneo com este Projeto de Lei.

É neste enquadramento que o Grupo Parlamentar do PCP aqui vem propor, em artigo único, a revogação do Decreto-Lei n.º 98/2012, de 3 de Maio.

II. Apreciação da conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e do cumprimento da lei formulário

- **Conformidade com os requisitos formais, constitucionais e regimentais**

A iniciativa é apresentada pelo Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português, nos termos do artigo 167.º da Constituição e do artigo 118.º do Regimento, que consubstanciam o poder de iniciativa da lei. Trata-se de um poder dos Deputados, por força do disposto na alínea b) do artigo 156.º da Constituição e na alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, bem como dos grupos parlamentares, por força do disposto na alínea g) do n.º 2 do artigo 180.º da Constituição e da alínea f) do artigo 8.º do Regimento.

É subscrita por dez Deputados, respeitando os requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 119.º e nas alíneas a), b) e c) do n.º 1 do artigo 124.º do Regimento, relativamente às iniciativas em geral, bem como os previstos no n.º 1 do artigo 123.º do referido diploma, quanto aos projetos de lei em particular. Respeita ainda os limites da iniciativa impostos pelo Regimento, por força do disposto nos n.ºs 1 e 3 do artigo 120.º

Tem um único artigo.

- **Verificação do cumprimento da lei formulário**

O projeto de lei inclui uma exposição de motivos e cumpre o disposto no n.º 2 do artigo 7.º da lei formulário, uma vez que tem um título que traduz sinteticamente o seu objeto [disposição idêntica à da alínea b) do n.º 1 do artigo 124.º do Regimento].

Quanto à entrada em vigor, uma vez que o projeto de lei em apreço nada dispõe sobre a data de início da sua vigência, deve atender-se ao disposto no n.º 2 do artigo 2.º da lei formulário, que diz o seguinte:

“2- Na falta de fixação do dia, os diplomas referidos no número anterior entram em vigor, em todo o território nacional e no estrangeiro, no 5.º dia após a publicação.”

III. Enquadramento legal e doutrinário e antecedentes

- **Enquadramento legal nacional e antecedentes**

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro, aprovou o Plano Estratégico dos Transportes para o horizonte 2011-2015. Sobre a reorganização do sector

Comissão de Economia e Obras Públicas

empresarial do Estado pode ler-se que o Governo irá tomar as medidas necessárias à reestruturação do modelo de organização empresarial do sector, concretizando a fusão de empresas, com objetivo de maximizar as sinergias decorrentes da gestão articulada da produção do serviço e da oferta. Assim, na Área Metropolitana de Lisboa será efetuada a fusão da operação do Metro de Lisboa com a Carris, criando uma única Empresa de Transportes de Lisboa, bem como a fusão da Transtejo com a Soflusa.

Na sequência desta resolução, o Decreto-Lei n.º 98/2012, de 3 de maio, veio estabelecer o regime de acumulação de funções dos membros executivos dos conselhos de administração do Metropolitano de Lisboa, E. P. E., e da Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, S. A., para efeitos da concretização do processo de fusão das duas empresas.

Neste diploma são ainda definidos a composição (artigo 2.º), a designação (artigo 3.º), os termos do mandato (artigo 4.º), e o regime remuneratório (artigo 5.º) associados a essa acumulação de funções, deixando-se clara a temporalidade da medida, que ocorre até à extinção das empresas, ou no prazo de três anos se aquela não se verificar entretanto (artigo 4.º).

Segundo o ponto 3 do comunicado do Conselho de Ministros de 15 de março de 2012, na sequência da aprovação deste diploma, *as duas empresas passam a ter uma administração comum, o que permitirá o encontro das melhores soluções no âmbito do processo de fusão, conferindo-lhe uma orientação centralizada e gerando os consensos necessários à boa consecução do mesmo.*

Esta solução permite ainda uma redução do número de administradores das referidas empresas, que passa de dez para um total de quatro, não cabendo aos administradores qualquer abono adicional em virtude da acumulação de funções.

Em 30 de maio de 2012, o Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português apresentou na Mesa da Assembleia da República a Apreciação Parlamentar n.º 18/XII - Decreto-Lei n.º 98/2012, de 3 de maio, que «*estabelece o regime de acumulação de funções dos membros executivos dos conselhos de administração do Metropolitano de Lisboa, E. P. E., e da Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, S. A., para efeitos da concretização do processo de fusão das duas empresas*», iniciativa que caducou em 13 de setembro de 2013.

De acordo com a respetiva exposição de motivos ao aprovar o Decreto-Lei n.º 98/2012, de 3 de maio, o Governo agiu em violação da Lei e em total desrespeito pelos trabalhadores das empresas Carris e Metropolitano de Lisboa. Tratando-se de decisões que reveem os Estatutos destas empresas, que assumem a extinção das mesmas, que alteram o modelo de gestão, e pressupõem uma vasta reestruturação, o Governo não podia legislar sem ouvir as respetivas Comissões de Trabalhadores.

Comissão de Economia e Obras Públicas

O decreto-lei expressa a ideia de que a racionalização de custos nas empresas do Sector Empresarial do Estado se alcança com medidas como a redução de dez para quatro administradores executivos.

Ora, a verdade é que nem no tocante à despesa este tipo de medidas garante resultados automáticos (se por exemplo forem criados novos cargos para assessores e afins, ou se forem criados novos patamares de direção), nem elas se dirigem às causas estruturais da excessiva despesa com os administradores das empresas públicas nem às verdadeiras despesas que custam à gestão da coisa pública (clientelismo nas contratações, realização de despesas desnecessárias e inúteis, falta de transparência, e sobretudo um processo de contínua desorçamentação que empurra estas empresas para a sangria provocada pelos juros pagos à banca).

Recentemente, o Decreto-Lei n.º 161/2014, de 29 de outubro, procedeu à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 98/2012, de 3 de maio, tendo estabelecido o regime de acumulação de funções dos membros executivos dos conselhos de administração do Metropolitano de Lisboa, E. P. E., da Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, S. A., da Transtejo - Transportes do Tejo, S. A., e da Soflusa - Sociedade Fluvial de Transportes, S. A.

Em comunicado do Conselho de Ministros de 18 de setembro de 2014 é mencionado, no ponto 6, que *esta decisão se insere no conjunto de medidas tomadas no âmbito das empresas de transportes das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, com o objetivo de assegurar a sustentabilidade operacional do sector, consolidando os alicerces para a otimização do transporte coletivo, de forma a incrementar a sua atratividade, como é exigível num modelo de desenvolvimento sustentável para a mobilidade. Refira-se que no regime remuneratório associado à acumulação de funções, os administradores auferem apenas uma remuneração.*

Em síntese: numa primeira fase o Decreto-Lei n.º 98/2012, de 3 de maio, veio estabelecer o regime de acumulação de funções dos membros executivos dos conselhos de administração do Metropolitano de Lisboa, e da Carris, para efeitos da concretização do processo de fusão das duas empresas; posteriormente, e numa segunda fase, o Decreto-Lei n.º 161/2014, de 29 de outubro, alterou o diploma anteriormente citado, *considerando o incremento da interoperabilidade entre os diversos modos de transporte público na área metropolitana de Lisboa, aliado ao foco de racionalização de custos nas empresas do setor*, e estabeleceu que os conselhos de administração da Transtejo e da Soflusa fossem integrados, em regime de acumulação, pelos mesmos membros executivos dos conselhos de administração do Metropolitano e da Carris, os quais já exercem funções em regime de acumulação.



Comissão de Economia e Obras Públicas

A presente iniciativa visa revogar o Decreto-Lei n.º 98/2012, de 3 de maio, propondo a *revogação deste regime de administração única e defendendo a gestão autónoma e específica destas quatro empresas*. Com esse mesmo objetivo o Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português apresenta, simultaneamente com o presente projeto-lei, a Apreciação Parlamentar n.º 119/XII - Decreto-Lei n.º 161/2014 de 29 de Outubro, que estabelece o regime de acumulação de funções dos membros executivos dos conselhos de administração do Metro, Carris, Transtejo e Soflusa.

Na exposição de motivos da apreciação parlamentar pode-se ler o seguinte: *aplicando a mesma receita que já aplicara aquando do decreto-lei da fusão da Carris com o Metro, o Governo avança agora com uma nova fusão em frontal violação da Lei e num total desrespeito pelos trabalhadores das empresas envolvidas. Tratando-se de decisões que reveem os estatutos das empresas, que assumem a extinção das mesmas, que alteram o modelo de gestão e que pressupõem uma vasta reestruturação, o Governo não pode legislar sem antes ouvir as respetivas Comissões de Trabalhadores – audição que nem sequer formalmente cumpriu, não se dando ao trabalho de promover os habituais pretensos diálogos (onde nada informa e nada ouve) como noutras matérias tem sido sua prática.*

Cabe à Assembleia da República corrigir esta atuação do Governo. Considerando a experiência destes últimos dois anos e meio no plano operacional, verifica-se que foram anos de perda acelerada de qualidade e de fiabilidade da operação, de paralisia do investimento, de diminuição do número de passageiros, de aumento da dívida das empresas, de degradação do clima laboral e dos níveis de motivação dos trabalhadores.

Por último, e para uma melhor compreensão da presente iniciativa, menciona-se de forma breve a missão e a data de início de atividade/fundação das empresas referidas na presente nota técnica, informação esta que foi retirada dos respetivos sites:

- Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, S.A.

Em 17 de novembro de 1873 foi inaugurada a primeira linha desta empresa.

A missão da Carris é a prestação de um serviço de transporte público urbano de superfície de passageiros, orientada por critérios de Sustentabilidade, contribuindo para um desenvolvimento que atenda às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade das gerações futuras satisfazerem as suas próprias necessidades.

- Metropolitano de Lisboa, E.P.E.

Em 29 de dezembro de 1959 foi inaugurado este novo sistema de transporte.

A missão do Metropolitano de Lisboa é prestar um Serviço de Transporte Público de Passageiros, em modo metro, orientado para o cliente, promovendo a mobilidade sustentável.



Comissão de Economia e Obras Públicas

- Transtejo, Transportes do Tejo, S.A. e Soflusa, Sociedade Fluvial de Transportes S.A.

A Transtejo foi fundada em 1975 e a Soflusa em 1993.

A Transtejo e a Soflusa prestam um serviço público de transporte fluvial integrado no sistema global da Área Metropolitana de Lisboa, sendo elemento fundamental na travessia do Tejo, subordinado a padrões de elevada qualidade e segurança.

- **Enquadramento internacional**

Países europeus

Apesar de não termos encontrado uma similitude na gestão dos transportes públicos nas capitais deste dois países, quisemos deixar as linhas gerais da organização em vigor nas cidades de Madrid e Roma.

A legislação comparada é apresentada para os seguintes países da União Europeia: Espanha e Itália.

ESPANHA

O sistema de transportes públicos da Comunidade de Madrid é formado por mais de 40 operadores públicos e privados com serviços e infraestruturas de transporte muito diferentes.

O CRTM é a autoridade única de transportes encarregue de coordenar todas essas empresas e estabelecer as condições em que deve ser prestado o serviço orientado para o cliente.

O Consorcio Regional de Transportes de Madrid iniciou funções em 1986 para agrupar os esforços de instituições públicas e privadas relacionadas com o Transporte Público, com a finalidade de coordenar Serviços, Redes e Tarifas, para que se ofereça ao utente uma maior capacidade e melhor qualidade da oferta.

O Estado, a Comunidade de Madrid, os Municípios e Empresas Públicas e Privadas colaboram de maneira estreita neste esforço comum.

O CRTM foi criado pela Lei n.º 5/1985, de 16 de maio, como organismo público que concentra as competências em matéria de transporte regular de passageiros na Comunidade de Madrid. A sua missão é a gestão coordenada de todos os meios e empresas operadoras proporcionando um sistema multimodal de serviços de transporte público, apoiado em importantes infraestruturas, no qual se realizam diariamente mais de 5 milhões de deslocações.

ITÁLIA



Comissão de Economia e Obras Públicas

Em Roma, a rede de transportes públicos foi entregue a dois “gestores”: *Atac* e *Roma Tpl*. ‘*Atac*’ é o ‘gestor público’, de propriedade do Município, enquanto ‘*Roma Tpl Scarl*’ representa um consórcio de empresas privadas. Grande parte da rede de transportes é gerida pela *Atac*: autocarros, tróleys, elétricos, as duas linhas do metropolitano e as linhas ferroviárias Roma-Lido, Termini-Giardinetti e Roma-Civitacastella-Viterbo.

Desde janeiro de 2010, na sequência do processo de reorganização do transporte público romano, a regulamentação do serviço é garantida por contratos de serviços entre ‘*Roma Capital*’ (como proprietário do serviço), a ‘*Agência Roma Serviços para a Mobilidade s.r.l.*’ (controlada a 100% pela *Roma Capital* e responsável pelas atividades de planificação, coordenação e controlo) e o ‘gestor único’ *Atac s.p.a.* (controlado em 100% pela *Roma Capital*), que veio substituir a ‘*Trambus s.p.a.*’ em confiar cerca de 80% do serviço de superfície e a *Met.Ro. s.p.a.* em confiar o metropolitano.

Para maior detalhe veja-se o seguinte documento: “*Modelo de organização, gestão e Controlo ex Decreto Legislativo n.º 231/2001 - Roma serviços para a mobilidade s.r.l.*”.

IV. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria

- **Iniciativas legislativas**

Efetuada uma pesquisa à base de dados do processo legislativo e da atividade parlamentar, verificou-se que, se encontra pendente a Apreciação Parlamentar n.º 119/XII/4.^a (PCP) do Decreto-Lei n.º 161/2014, de 29 de Outubro, que estabelece o regime de acumulação de funções dos membros executivos dos conselhos de administração do Metro, Carris, Transtejo e Soflusa.

- **Petições**

Efetuada uma pesquisa à base de dados do processo legislativo e da atividade parlamentar, verificou-se que, neste momento, não existe qualquer petição versando sobre idêntica matéria.



Comissão de Economia e Obras Públicas

V. Consultas e contributos

- **Consultas obrigatórias**

Os contributos que vierem a ser recolhidos, nomeadamente na sequência das consultas que venham a ser deliberadas em eventual fase de apreciação na especialidade deste Projeto de Lei, poderão ser posteriormente objeto de síntese a anexar à nota técnica.

VI. Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua aplicação

Em caso de aprovação, a presente iniciativa revoga o Decreto-Lei n.º 98/2012, de 3 de maio, repondo a situação que existia antes da sua entrada em vigor, o que não deverá implicar mais custos para o Orçamento do Estado, ainda que não exista informação que permita chegar a uma conclusão.

Projeto de Lei n.º 683/XII/4.ª (PCP)

Revoga o Decreto-Lei n.º 98/2012, de 3 de Maio, que "estabelece o regime de acumulação de funções dos membros executivos dos conselhos de administração do Metropolitano de Lisboa, E. P. E., e da Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, S. A., para efeitos da concretização do processo de fusão das duas empresas."

Data de admissão: 19 de novembro de 2014

Comissão de Economia e Obras Públicas (6.ª)

Índice

I.	Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa.....	2
II.	Apreciação da conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e do cumprimento da lei formulário.....	2
III.	Enquadramento legal e doutrinário e antecedentes.....	3
IV.	Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria.....	7
V.	Consultas e contributos.....	8
VI.	Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua aplicação	8

Elaborada por: António Fontes (DAC), António Almeida Santos (DAPLEN), e Fernando Bento Ribeiro e Maria Leitão (DILP)

Data: 2 de dezembro de 2014

I. Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa

O Grupo parlamentar do PCP apresentou o Projeto de Lei n.º 683/XII/4.^a com, entre outros, os pressupostos seguintes:

- em 30 de maio de 2012, o PCP apresentou a Apreciação Parlamentar n.º 18/XII/1.^a, relativa ao Decreto-Lei n.º 98/2012, de 3 de Maio, que enquadró em termos legais os moldes como seria concretizada a administração conjunta da Carris S.A. e do Metropolitano de Lisboa E.P.E, definindo a composição, a forma de nomeação e o regime remuneratório do Conselho de Administração;

- nesta sequência e na vigência do Decreto-Lei n.º 98/2012, considera que a “administração única” que o Governo decretou tinha assumidamente como único objetivo concessionar aos privados os transportes públicos, fragmentar e liquidar – e não gerir – as empresas Carris e Metropolitano de Lisboa;

- recordou que denunciara que o Governo, ao aprovar o Decreto-Lei n.º 98/2012, agiu em violação da Lei e em total desrespeito pelos trabalhadores das empresas Carris e Metropolitano de Lisboa, e que, tal como se veio a demonstrar, nem no tocante à despesa este tipo de medidas garantia resultados, nem elas se dirigiam às causas estruturais da despesa excessiva;

e o Grupo Parlamentar do PCP conclui ser necessário:

- a Assembleia da República intervir para que o Decreto-Lei n.º 98/2012 seja revogado, e

- que se promova a cessação de vigência do mais recente Decreto-Lei n.º 161/2014, de 29 de outubro, que alargou este regime de administração única do Metro e Carris para abranger também a Transtejo e a Soflusa, para o que o Grupo Parlamentar do PCP já apresentou a Apreciação Parlamentar n.º 119/XII/4.^a, em 4 de novembro, entregue em simultâneo com este Projeto de Lei.

É neste enquadramento que o Grupo Parlamentar do PCP aqui vem propor, em artigo único, a revogação do Decreto-Lei n.º 98/2012, de 3 de Maio.

II. Apreciação da conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e do cumprimento da lei formulário

• Conformidade com os requisitos formais, constitucionais e regimentais

A iniciativa é apresentada pelo Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português, nos termos do artigo 167.º da Constituição e do artigo 118.º do Regimento, que consubstanciam o poder de iniciativa da lei. Trata-se de um

poder dos Deputados, por força do disposto na alínea b) do artigo 156.º da Constituição e na alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, bem como dos grupos parlamentares, por força do disposto na alínea g) do n.º 2 do artigo 180.º da Constituição e da alínea f) do artigo 8.º do Regimento.

É subscrita por dez Deputados, respeitando os requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 119.º e nas alíneas a), b) e c) do n.º 1 do artigo 124.º do Regimento, relativamente às iniciativas em geral, bem como os previstos no n.º 1 do artigo 123.º do referido diploma, quanto aos projetos de lei em particular. Respeita ainda os limites da iniciativa impostos pelo Regimento, por força do disposto nos n.ºs 1 e 3 do artigo 120.º

Tem um único artigo.

- **Verificação do cumprimento da lei formulário**

O projeto de lei inclui uma exposição de motivos e cumpre o disposto no n.º 2 do artigo 7.º da lei formulário, uma vez que tem um título que traduz sinteticamente o seu objeto [disposição idêntica à da alínea b) do n.º 1 do artigo 124.º do Regimento].

Quanto à entrada em vigor, uma vez que o projeto de lei em apreço nada dispõe sobre a data de início da sua vigência, deve atender-se ao disposto no n.º 2 do artigo 2.º da lei formulário, que diz o seguinte:

“2- Na falta de fixação do dia, os diplomas referidos no número anterior entram em vigor, em todo o território nacional e no estrangeiro, no 5.º dia após a publicação.”

III. Enquadramento legal e doutrinário e antecedentes

- **Enquadramento legal nacional e antecedentes**

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro, aprovou o Plano Estratégico dos Transportes para o horizonte 2011-2015. Sobre a reorganização do sector empresarial do Estado pode ler-se que o Governo irá tomar as medidas necessárias à reestruturação do modelo de organização empresarial do sector, concretizando a fusão de empresas, com objetivo de maximizar as sinergias decorrentes da gestão articulada da produção do serviço e da oferta. Assim, na Área Metropolitana de Lisboa será efetuada a fusão da operação do Metro de Lisboa com a Carris, criando uma única Empresa de Transportes de Lisboa, bem como a fusão da Transtejo com a Soflusa.

Na sequência desta resolução, o Decreto-Lei n.º 98/2012, de 3 de maio, veio estabelecer o regime de acumulação de funções dos membros executivos dos conselhos de administração do Metropolitano de Lisboa, E. P. E., e da Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, S. A., para efeitos da concretização do processo de fusão das duas empresas.

Neste diploma são ainda definidos a composição (artigo 2.º), a designação (artigo 3.º), os termos do mandato (artigo 4.º), e o regime remuneratório (artigo 5.º) associados a essa acumulação de funções, deixando-se clara a temporalidade da medida, que ocorre até à extinção das empresas, ou no prazo de três anos se aquela não se verificar entretanto (artigo 4.º).

Segundo o ponto 3 do [comunicado](#) do Conselho de Ministros de 15 de março de 2012, na sequência da aprovação deste diploma, *as duas empresas passam a ter uma administração comum, o que permitirá o encontro das melhores soluções no âmbito do processo de fusão, conferindo-lhe uma orientação centralizada e gerando os consensos necessários à boa consecução do mesmo.*

Esta solução permite ainda uma redução do número de administradores das referidas empresas, que passa de dez para um total de quatro, não cabendo aos administradores qualquer abono adicional em virtude da acumulação de funções.

Em 30 de maio de 2012, o Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português apresentou na Mesa da Assembleia da República a [Apreciação Parlamentar n.º 18/XII - Decreto-Lei n.º 98/2012, de 3 de maio, que «estabelece o regime de acumulação de funções dos membros executivos dos conselhos de administração do Metropolitano de Lisboa, E. P. E., e da Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, S. A., para efeitos da concretização do processo de fusão das duas empresas»](#), iniciativa que caducou em 13 de setembro de 2013. De acordo com a respetiva exposição de motivos ao aprovar o Decreto-Lei n.º 98/2012, de 3 de maio, o Governo agiu em violação da Lei e em total desrespeito pelos trabalhadores das empresas Carris e Metropolitano de Lisboa. Tratando-se de decisões que reveem os Estatutos destas empresas, que assumem a extinção das mesmas, que alteram o modelo de gestão, e pressupõem uma vasta reestruturação, o Governo não podia legislar sem ouvir as respetivas Comissões de Trabalhadores.

O decreto-lei expressa a ideia de que a racionalização de custos nas empresas do Sector Empresarial do Estado se alcança com medidas como a redução de dez para quatro administradores executivos.

Ora, a verdade é que nem no tocante à despesa este tipo de medidas garante resultados automáticos (se por exemplo forem criados novos cargos para assessores e afins, ou se forem criados novos patamares de direção), nem elas se dirigem às causas estruturais da excessiva despesa com os administradores das empresas públicas nem às verdadeiras despesas que custam à gestão da coisa pública (clientelismo nas contratações, realização de despesas desnecessárias e inúteis, falta de transparência, e sobretudo um processo de contínua desorçamentação que empurra estas empresas para a sangria provocada pelos juros pagos à banca).

Recentemente, o [Decreto-Lei n.º 161/2014, de 29 de outubro](#), procedeu à primeira alteração ao [Decreto-Lei n.º 98/2012, de 3 de maio](#), tendo estabelecido o regime de acumulação de funções dos membros executivos dos conselhos de administração do Metropolitano de Lisboa, E. P. E., da Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, S. A., da Transtejo - Transportes do Tejo, S. A., e da Soflusa - Sociedade Fluvial de Transportes, S. A.

Em [comunicado](#) do Conselho de Ministros de 18 de setembro de 2014 é mencionado, no ponto 6, que esta decisão se insere no conjunto de medidas tomadas no âmbito das empresas de transportes das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, com o objetivo de assegurar a sustentabilidade operacional do sector,

consolidando os alicerces para a otimização do transporte coletivo, de forma a incrementar a sua atratividade, como é exigível num modelo de desenvolvimento sustentável para a mobilidade. Refira-se que no regime remuneratório associado à acumulação de funções, os administradores auferem apenas uma remuneração.

Em síntese: numa primeira fase o Decreto-Lei n.º 98/2012, de 3 de maio, veio estabelecer o regime de acumulação de funções dos membros executivos dos conselhos de administração do Metropolitano de Lisboa, e da Carris, para efeitos da concretização do processo de fusão das duas empresas; posteriormente, e numa segunda fase, o Decreto-Lei n.º 161/2014, de 29 de outubro, alterou o diploma anteriormente citado, considerando o incremento da interoperabilidade entre os diversos modos de transporte público na área metropolitana de Lisboa, aliado ao foco de racionalização de custos nas empresas do setor, e estabeleceu que os conselhos de administração da Transtejo e da Soflusa fossem integrados, em regime de acumulação, pelos mesmos membros executivos dos conselhos de administração do Metropolitano e da Carris, os quais já exercem funções em regime de acumulação.

A presente iniciativa visa revogar o Decreto-Lei n.º 98/2012, de 3 de maio, propondo a revogação deste regime de administração única e defendendo a gestão autónoma e específica destas quatro empresas. Com esse mesmo objetivo o Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português apresenta, simultaneamente com o presente projeto-lei, a Apreciação Parlamentar n.º 119/XII - Decreto-Lei n.º 161/2014 de 29 de Outubro, que estabelece o regime de acumulação de funções dos membros executivos dos conselhos de administração do Metro, Carris, Transtejo e Soflusa.

Na exposição de motivos da apreciação parlamentar pode-se ler o seguinte: *aplicando a mesma receita que já aplicara aquando do decreto-lei da fusão da Carris com o Metro, o Governo avança agora com uma nova fusão em frontal violação da Lei e num total desrespeito pelos trabalhadores das empresas envolvidas. Tratando-se de decisões que reveem os estatutos das empresas, que assumem a extinção das mesmas, que alteram o modelo de gestão e que pressupõem uma vasta reestruturação, o Governo não pode legislar sem antes ouvir as respetivas Comissões de Trabalhadores – audição que nem sequer formalmente cumpriu, não se dando ao trabalho de promover os habituais pretensos diálogos (onde nada informa e nada ouve) como noutras matérias tem sido sua prática.*

Cabe à Assembleia da República corrigir esta atuação do Governo. Considerando a experiência destes últimos dois anos e meio no plano operacional, verifica-se que foram anos de perda acelerada de qualidade e de fiabilidade da operação, de paralisia do investimento, de diminuição do número de passageiros, de aumento da dívida das empresas, de degradação do clima laboral e dos níveis de motivação dos trabalhadores.

Por último, e para uma melhor compreensão da presente iniciativa, menciona-se de forma breve a missão e a data de início de atividade/fundação das empresas referidas na presente nota técnica, informação esta que foi retirada dos respetivos sites:

- Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, S.A.

Em 17 de novembro de 1873 foi inaugurada a primeira linha desta empresa.

A missão da Carris é *a prestação de um serviço de transporte público urbano de superfície de passageiros, orientada por critérios de Sustentabilidade, contribuindo para um desenvolvimento que atenda às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade das gerações futuras satisfazerem as suas próprias necessidades.*

- Metropolitano de Lisboa, E.P.E.

Em 29 de dezembro de 1959 foi inaugurado este novo sistema de transporte.

A missão do Metropolitano de Lisboa é *prestar um Serviço de Transporte Público de Passageiros, em modo metro, orientado para o cliente, promovendo a mobilidade sustentável.*

- Transtejo, Transportes do Tejo, S.A. e Soflusa, Sociedade Fluvial de Transportes S.A.

A Transtejo foi fundada em 1975 e a Soflusa em 1993.

A Transtejo e a Soflusa prestam um serviço público de transporte fluvial integrado no sistema global da Área Metropolitana de Lisboa, sendo elemento fundamental na travessia do Tejo, subordinado a padrões de elevada qualidade e segurança.

- **Enquadramento internacional**

Países europeus

Apesar de não termos encontrado uma similitude na gestão dos transportes públicos nas capitais deste dois países, quisemos deixar as linhas gerais da organização em vigor nas cidades de Madrid e Roma.

A legislação comparada é apresentada para os seguintes países da União Europeia: Espanha e Itália.

ESPAÑA

O sistema de transportes públicos da Comunidade de Madrid é formado por mais de 40 operadores públicos e privados com serviços e infraestruturas de transporte muito diferentes.

O CRTM é a autoridade única de transportes encarregue de coordenar todas essas empresas e estabelecer as condições em que deve ser prestado o serviço orientado para o cliente.

O Consorcio Regional de Transportes de Madrid iniciou funções em 1986 para agrupar os esforços de instituições públicas e privadas relacionadas com o Transporte Público, com a finalidade de coordenar Serviços, Redes e Tarifas, para que se ofereça ao utente uma maior capacidade e melhor qualidade da oferta.

O Estado, a Comunidade de Madrid, os Municípios e Empresas Públicas e Privadas colaboram de maneira estreita neste esforço comum.

O CRTM foi criado pela Lei n.º 5/1985, de 16 de maio, como organismo público que concentra as competências em matéria de transporte regular de passageiros na Comunidade de Madrid. A sua missão é a gestão coordenada de todos os meios e empresas operadoras proporcionando um sistema multimodal de serviços de

transporte público, apoiado em importantes infraestruturas, no qual se realizam diariamente mais de 5 milhões de deslocações.

ITÁLIA

Em Roma, a rede de transportes públicos foi entregue a dois “gestores”: Atac e Roma Tpl. ‘Atac’ é o ‘gestor público’, de propriedade do Município, enquanto ‘Roma Tpl Scarl’ representa um consórcio de empresas privadas. Grande parte da rede de transportes é gerida pela Atac: autocarros, tróleys, elétricos, as duas linhas do metropolitano e as linhas ferroviárias Roma-Lido, Termini-Giardinetti e Roma-Civitacastella-Viterbo.

Desde janeiro de 2010, na sequência do processo de reorganização do transporte público romano, a regulamentação do serviço é garantida por contratos de serviços entre ‘Roma Capital’ (como proprietário do serviço), a ‘Agência Roma Serviços para a Mobilidade s.r.l.’ (controlada a 100% pela Roma Capital e responsável pelas atividades de planificação, coordenação e controlo) e o ‘gestor único’ Atac s.p.a. (controlado em 100% pela Roma Capital), que veio substituir a ‘Trambus s.p.a.’ em confiar cerca de 80% do serviço de superfície e a Met.Ro. s.p.a. em confiar o metropolitano.

Para maior detalhe veja-se o seguinte documento: “Modelo de organização, gestão e Controlo ex Decreto Legislativo n.º 231/2001 - Roma serviços para a mobilidade s.r.l.”.

IV. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria

• Iniciativas legislativas

Efetuada uma pesquisa à base de dados do processo legislativo e da atividade parlamentar, verificou-se que, se encontra pendente a Apreciação Parlamentar n.º 119/XII/4.^a (PCP) do Decreto-Lei n.º 161/2014, de 29 de Outubro, que estabelece o regime de acumulação de funções dos membros executivos dos conselhos de administração do Metro, Carris, Transtejo e Soflusa.

• Petições

Efetuada uma pesquisa à base de dados do processo legislativo e da atividade parlamentar, verificou-se que, neste momento, não existe qualquer petição versando sobre idêntica matéria.

V. Consultas e contributos

- **Consultas obrigatórias**

Os contributos que vierem a ser recolhidos, nomeadamente na sequência das consultas que venham a ser deliberadas em eventual fase de apreciação na especialidade deste Projeto de Lei, poderão ser posteriormente objeto de síntese a anexar à nota técnica.

VI. Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua aplicação

Em caso de aprovação, a presente iniciativa revoga o Decreto-Lei n.º 98/2012, de 3 de maio, repondo a situação que existia antes da sua entrada em vigor, o que não deverá implicar mais custos para o Orçamento do Estado, ainda que não exista informação que permita chegar a uma conclusão.