

APRECIACÃO PARLAMENTAR Nº 31/XIII/2.^a (PCP)

DECRETO-LEI Nº 86 - D/2016, DE 30 DE DEZEMBRO

**“TRANSFERE PARA O MUNICÍPIO DE LISBOA A TITULARIDADE E A
GESTÃO DA CARRIS”**

PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO

Artigo 1.º

(...)

1 - (...).

2 - São ainda definidas, para os efeitos da alínea c) do número anterior as obrigações financeiras do Estado e do município de Lisboa.

3 - (...).

Artigo 7.º-A

**(Modernização da infraestrutura e material circulante da rede ferroviária de
elétricos)**

1- O Estado assumirá as obrigações financeiras decorrentes da promoção e desenvolvimento da rede ferroviária ligeira de elétricos da cidade de Lisboa, nos termos do número seguinte.

2- A reabilitação, modernização e expansão da rede de elétricos de superfície, quer na sua componente de elétricos históricos, quer na sua componente de elétricos rápidos articulados, devem inscrever-se nas estratégias de planeamento e desenvolvimento urbanas do município de Lisboa, e fazem parte dos sistemas de mobilidade urbana, suburbana e metropolitana da região de Lisboa, cujo financiamento incumbe ao Estado central, nos termos do número anterior.

Artigo 8.º

(...)

1 – (...).

2 – (...).

3 – A transmissão de ações prevista no artigo 4.º não afeta a situação jurídico-laboral dos trabalhadores da Carris, **mantendo-se em vigor os respetivos instrumentos de regulamentação coletiva do trabalho.**

Artigo 9.º

(...)

1- As participações sociais detidas pela Carris em entidades terceiras, e a participação desta em Agrupamento Complementar de Empresas, identificadas no anexo ii ao presente decreto-lei, que dele faz parte integrante, **passam a ser diretamente detidas pelo município de Lisboa, derrogando qualquer cláusula contratual em contrário.**

2- Nos termos do número anterior, a Carris procederá à integração na sua estrutura empresarial de todos os serviços e trabalhadores relacionados com a atividade de transporte público na cidade de Lisboa, no âmbito das sociedades detidas a 100% pela Carris, nomeadamente Carristur e CarrisBus, salvo o disposto no número seguinte.

3- O município de Lisboa manterá em condições de funcionamento autónomo, semelhantes às existentes, o serviço de turismo em autocarros panorâmicos e em elétricos de turismo, que deve continuar a ser prestado sob o *naming* de Carristur.

4- Enquanto autoridade de transportes, o município de Lisboa tomará as decisões, nos prazos que forem considerados mais apropriados, que conduzam ao encerramento da participação da Carris nas sociedades onde detém participações no capital, tais como a Publicarris - Publicidade na Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A. (45%), a OPT, Optimização e Planeamento de Transportes, S.A (7%) e a OTLIS - Operadores de Transportes da Região de Lisboa (Agrupamento Complementar de Empresas - 14%).

Artigo 10.º

Articulação no exercício de competências das autoridades de transportes

1- O Estado e o município de Lisboa exercem de forma articulada as suas competências de autoridade de transportes, ao abrigo do disposto nos n.º 1 e 2 do artigo 10.º do RJSPTP, designadamente com vista a garantir a concertação das decisões de planeamento estratégico e de investimentos nas redes de transporte da Carris e do Metropolitano de Lisboa, E. P. E., da oferta de transporte, da integração dos sistemas de bilhética e de informação ao público e, bem assim, com vista a garantir **estabelecimento de modelos de financiamento da exploração das redes de transporte da região metropolitana de Lisboa.**

2 - Para o adequado cumprimento das competências do número anterior e o reforço da participação dos vários atores políticos e sociais que podem ter intervenção no planeamento e gestão da rede da Carris no contexto da região, bem como no reforço da intermodalidade com os vários operadores de transporte que confinam com a rede Carris em modo autocarro e em modo elétrico, será operacionalizado um Conselho Geral Consultivo na Carris, com funções consultivas, com representação direta das várias entidades referidas anteriormente, designadamente dos municípios da região diretamente servidos pela rede da Carris, nos termos do número seguinte.

3 – O Conselho Geral Consultivo da Carris será constituído por representantes dos seguintes órgãos e entidades:

- a) Um representante do município de Lisboa, que preside;**
- b) Um representante de cada município onde a empresa oferece serviço de transporte, a saber: Loures, Odivelas, Amadora, Oeiras e Almada;**
- c) Um representante do Metropolitano de Lisboa, EPE;**
- d) Um representante da Área Metropolitana de Lisboa;**
- e) Um representante da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes;**
- f) Um representante designado pela comissão de trabalhadores da empresa;**
- g) Um representante de cada organização sindical representativa dos trabalhadores da empresa, designados pelas próprias, até ao limite de três;**
- h) Um representante das Comissões de Utentes dos transportes da Carris, designado pela respetiva assembleia geral;**
- i) Um representante das associações de defesa dos consumidores, a ser designado pela DECO.**

4 – Compete ao conselho consultivo pronunciar-se sobre:

- a) Planos estratégicos e de desenvolvimento da rede da Carris;**
- b) Modelos de financiamento dos sistemas de transportes públicos no município de Lisboa e na região metropolitana, em particular, um sistema de bilhética comum que integre todos os modos de transporte a operar na região;**
- c) Planos de investimento da empresa para promover a modernização e expansão da frota de serviço público em autocarros e elétricos;**
- d) Planos de Mobilidade do município de Lisboa, bem como dos municípios limítrofes onde a Carris presta serviço;**

e) Promoção da intermodalidade e da gestão integrada das várias redes de transporte existentes na área metropolitana de Lisboa.

5 – Os membros do conselho consultivo não são remunerados.

Artigo 13.º

(...)

1 – (...)

2 – (...)

3 – Os órgãos do Município de Lisboa promovem a alteração dos estatutos da Carris e demais sociedades objeto de transferência pelo presente Decreto-Lei no prazo de 90 dias contados da entrada em vigor das alterações ao mesmo, sem prejuízo do disposto no n.º seguinte.

4 – Até ao termo do mandato do Conselho de Administração da Carris em funções, é aplicável:

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

Assembleia da República, 24 de fevereiro de 2017.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,

Nota Justificativa:

O Decreto-Lei n.º 86-D/2016, de 30 de dezembro, pôs termo à querela entre o Estado e o Município de Lisboa sobre o exercício de competências no âmbito do serviço público de transporte de passageiros na rede operada pela Carris e bem assim sobre a titularidade da companhia, materializada num processo judicial que se arrastava pelos tribunais.

A Carris, originalmente concessionária do Município de Lisboa e detida maioritariamente pelo Município até à sua nacionalização, veio a desenvolver atividade, ainda que residual, nos municípios vizinhos, nomeadamente, Loures, Odivelas, Amadora, Oeiras e Almada, devendo esta circunstância ser tida em consideração no modelo de articulação com a gestão da Carris.

Por isso, entende-se que será preferível a introdução de algumas alterações no Decreto-Lei, as quais, não alterando o essencial do objeto do mesmo – a municipalização da Carris – promova diversos ajustamentos na legislação apresentada, designadamente sobre os pontos que, no entendimento do Bloco de Esquerda, ainda carecem de uma melhor explicitação.

Um desses pontos diz respeito à defesa da modernização e expansão da rede de elétricos de superfície no município. Nos termos do RJSPTP em vigor, o Estado continua a ter responsabilidades, incluindo de financiamento, nos sistemas de transporte ferroviário existentes, pesado ou ligeiros, que operam no território nacional ou ao nível das áreas metropolitanas de Lisboa ou do Porto.

Ora, a necessidade de desenvolvimento da rede de elétrico da Carris, quer de veículos históricos, quer de veículos modernos e articulados, não está referida expressamente no decreto-lei n.º 86-D/2016, de 30 de dezembro, pelo que à luz da defesa das soluções de transporte coletivo mais limpas e sustentáveis, a expansão desta rede não pode deixar de ser considerada. Daí a razão da inclusão de um novo artigo que o refira expressamente.

Por isso, e considerando a falta de investimento e a vetustez da rede ferroviária de elétricos operada pela Carris, fruto do seu paulatino abandono e reduzido investimento, se propõe a inclusão de um novo artigo no diploma visando assegurar, nos termos do RJSPTP em vigor, o acesso a programas de investimento que promovam os modos de transporte ambientalmente mais limpos e em linha com as prioridades de oferta de serviços de transporte coletivo em curso na União Europeia.

Outro dos pontos diz respeito à simplificação e maior transparência da gestão da Carris e da rede de transportes que esta opera.

Nos últimos anos, para contornar as limitações que o regime jurídico do setor empresarial do Estado impunha às empresas públicas que vivem com défices crónicos de exploração e para promover o progressivo emagrecimento da empresa visando a sua privatização posterior. Nesses termos, o anterior governo PSD/CDS e os seus Conselhos de Administração, promoveram uma sistemática política de externalização de serviços (que, no passado, sempre foram assegurados internamente com excelentes resultados) e que, progressivamente, foram entregues aos fornecedores ou foram transferidos para empresas-satélite (Carristur, Carrisbus), as quais passaram a “vender” à Carris, motoristas, quadros técnicos, formação profissional, serviços de manutenção e reparação de veículos, por um valor que, em muitos casos, foram claramente inflacionados para a obtenção de resultados líquidos positivos das empresas-satélite à custa da empresa-mãe.

A outra face deste contexto empresarial, pouco transparente, nestas unidades do chamado “grupo Carris” foi que, ao nível das relações de trabalho, das remunerações e dos direitos laborais, todos os trabalhadores foram pressionados a ficar fora dos processos de contratação coletiva normais na empresa, multiplicando-se situações de claro desrespeito de direitos contratuais em vigor e promovendo a precariedade e a sobre-exploração do trabalho. Importa ainda referir que os prémios de gestão e os aumentos de salários não faltaram para os de cima, ao passo que, os de baixo, continuam a ter carreiras e salários congelados desde, no mínimo, 2009.

Esta será também a altura de repensar as restantes empresas onde a Carris tem uma participação social minoritária, nomeadamente em áreas como publicidade, planeamento de transportes ou sistemas tarifários, tanto mais que as suas atribuições estão, hoje, em contradição frontal com o modelo organizacional resultante do RJSPTP e com o exercício de todas as competências pelas diferentes autoridades de transportes existentes, seja ao nível municipal, intermunicipal, metropolitano ou nacional.

Por isso, justificar-se-á que a Carris, nos prazos que vierem a ser definidos pelo município e em articulação com o governo, deixe de ter qualquer participação na Publicarris - Publicidade na Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A. (45%), na OPT, Optimização e Planeamento de Transportes, S.A (7%) e na OTLIS – Operadores de Transportes da Região de Lisboa (Agrupamento Complementar de Empresas – 14%).

Defende-se ainda a instalação de um Conselho Geral Consultivo da Carris, dotado de funções consultivas obrigatórias e que reúna regularmente para se pronunciar sobre o desenvolvimento da rede Carris e da sua articulação, nomeadamente ao nível do planeamento de redes, investimentos, sistemas de bilhética e financiamento, com os municípios vizinhos onde a Carris opera e com os restantes sistemas de transporte existentes na área metropolitana de Lisboa.

Nesse Conselho Geral deverão ter assento os principais atores políticos e sociais que intervêm direta ou indiretamente na gestão das redes de transportes em Lisboa e na região, tanto ao nível institucional, como de trabalhadores, utentes e consumidores. Daí, a proposta de alteração do artigo 10º do diploma, no sentido de acomodar as atribuições e desenho deste novo órgão consultivo que, aliás, conforme estabelece o regime jurídico do setor público empresarial, expresso no DL nº 133/2013, de 3 de outubro, prevê, no nº 3 do artigo 60º “*os estatutos podem prever a existências de outros órgãos, deliberativos ou consultivos, definindo as respetivas competências*”. Nesse sentido, incumbirá ao Governo proceder às alterações legislativas necessárias para conformar a restante legislação coma alteração introduzida no presente diploma.

Por fim, será ainda necessário assegurar as condições para que o município de Lisboa ou a Carris não tenham de suportar custos indemnizatórios com a transição de funções dos membros do Conselho de Administração. Por isso se opta, para já, por uma exceção de carácter transitório, até ao termo do mandato do Conselho de Administração da Carris.

Acresce ainda ao presente conjunto de propostas de alteração do Decreto-Lei n.º 86-D/2016, de 30 de dezembro, uma norma clarificadora no sentido de que os direitos dos trabalhadores e os instrumentos de contratação coletiva em vigor se aplicam à Carris municipalizada.