



AVALIAÇÃO DE IMPACTO CONCORRENCIAL

Plano de Ação da AdC para a Reforma Legislativa e Regulatória para o transporte rodoviário, ferroviário, marítimo e portuário



As reformas-chave a implementar no setor dos transportes

- Rodoviário
- Ferroviário
- Marítimo
- Portuário

Proposta 1

Revogar o regime de licenciamento para transporte de mercadorias (veículos de peso bruto $\geq 2,500$ kg - $3,500$ kg)

Alternativa: Reavaliar a necessidade, adequação e proporcionalidade dos requisitos de licenciamento atuais à luz da proposta de alteração da regulamentação europeia

Alterações legislativas

DL n.º 257/2007; DLR n.º 7/2010/A; DLR n.º 10/2009/M

- Harmonizar legislação nacional com legislação europeia - Regulamentos UE (1071/2009 e 1072/2009) que exige licença comunitária para operadores com veículos $\geq 3,500$ kg
- Na UE, apenas Portugal, França, Itália e Letónia com exigência de licenciamento < 3500 kg

Benefícios da implementação

- Maior número de operadores no mercado nacional
- Maior competitividade de preços no transporte de mercadorias de pequena dimensão
- Benefício estimado de cerca de €132 milhões anuais para o consumidor



Proposta 2

Revogar o requisito de capital mínimo para iniciar a atividade

Aplicável a:

- Operadores de transporte de passageiros em autocarros > 9 lugares;
- Operadores de transporte de mercadorias em veículos $\geq 2,500$ kg;
- Prestadores de serviços de aluguer de veículos sem condutor > 6,000kg (*rent-a-truck*)

Alterações legislativas

DL n.º 3/2001; DL n.º 257/2007; DLR n.º 10/2009/M; DLR n.º 7/2010/A; DL n.º 15/88; Deliberação IMT n.º 1065/2012

- Harmonizar legislação nacional com legislação europeia
 - Regulamentos da UE (1071/2009 e 1072/2009), que não exigem capital mínimo inicial para operadores de transporte, e
 - Diretiva 2006/1/CE que não exige capital mínimo inicial para serviços de aluguer de camiões sem condutor > 6,000kg
- Na UE, apenas a Dinamarca impõe capital mínimo para iniciar a atividade de operador de transportes
- Em caso de revogação, regime geral de criação de sociedades com o capital mínimo determinado nos Códigos das Sociedades Comerciais e de Registo Comercial: “*Empresa na Hora*”

Benefícios da implementação

- Reinvestimento do capital pelos operadores
- Benefício estimado de cerca de €27,26 milhões anuais, em resultado do reinvestimento de capital disponível, pelas empresas



Proposta 3

Regulamentar
para a
liberalização de
acesso e preços
de carreiras de
autocarro
regulares de
longa distância
(expressos e alta
qualidade)

- Tendência de liberalização na UE: França (2015, carreiras > 50km) e Alemanha (2013, carreiras > 100km)
- Comissão Europeia identifica “*manta de retalhos de regras de acesso aos mercados nacionais*” propondo harmonização de procedimento de acesso a nível nacional - Proposta de alteração do Regulamento n.º 1073/2009 (2017)

Alteração legislativa

Regulamentar o Regime Jurídico do serviço público de transporte de passageiros (Lei n.º 52/2015)

- Revogação efetiva de DL n.º 326/83; DL n.º 399-F/84; DL n.º 375/82; DL n.º 339-E/84; Portaria n.º 22/91; Portaria n.º 23/91; DL n.º 8/93
- Permitir o acesso às carreiras regulares de longa distância por operadores não concessionados de serviço público

Benefícios da implementação

- Maior número de operadores no mercado
- Maior competitividade de preços
- Diferenciação de produto (mais carreiras e paragens)
- Benefício estimado de cerca de €15 milhões anuais, para os consumidores



Proposta 4

Revogar as restrições quantitativas e geográficas no transporte de passageiros em táxi e modificar convenção de preços

- 16 Estados-Membros UE não têm quotas - 12 a nível nacional e 4 parcialmente a nível regional ou municipal
- 14 Estados-Membros UE têm preços máximos para tarifas de táxi
- 4 Estados-Membros UE têm preços totalmente livres

Recomendações AdC (2016) sobre Concorrência e Regulação no Transporte de Passageiros em Veículos Ligeiros" (2016)

Alterações legislativas

DL n.º 251/98; DL n.º 297/92

- Revogar restrições quantitativas (quotas) e geográficas
- Introduzir preços máximos para serviços pré-reservados, com vista à liberalização a preços a médio-longo prazo
- Possibilitar descontos sobre a tarifa para serviços contratados na rua ou em praça de táxi

Benefícios da implementação

- Maior número de operadores no mercado
- Maior oferta de táxi para transporte de passageiros, com redução de tempo de espera
- Benefícios estimados de cerca de €6 milhões anuais, para os consumidores



Proposta 5

Aplicar preços máximos e revogar restrições geográficas e proibição de outras atividades em centros de inspeção automóvel



Ausência de restrições geográficas em Espanha (Madrid e Canárias), no Reino Unido e Países Baixos (permitindo reparações automóveis) w em França (para operadores independentes)

Alterações legislativas

Lei n.º 11/2011; Portaria n.º 378-A/2013

- Revogar restrições geográficas e proibição da realização de outras atividades em centros de inspeção automóvel (e.g. reparações automóveis)
- DL 48/2010 estabeleceu paradigma de total liberalização (acesso e preços máximos) e estimou entrada de 50% de operadores no mercado, tendo sido revogado pela Assembleia da República por motivos de qualidade
- Qualidade dos serviços de inspeção automóvel assegurado por legislação europeia sobre harmonização técnica das inspeções (DL 144/2017) e supervisão pela AMT e IMT
- Substituir preço fixo da inspeção por preço máximo

Benefícios da implementação das alterações legislativas e regulatória

- Maior oferta de centros de inspeção automóvel
- Economias de escala e de gama
- *One-stop-shop* para o consumidor
- Maior competitividade de preços
- Benefício estimado de cerca de €8 milhões anuais para os consumidores

Proposta 6

Revogar restrição geográfica no licenciamento de escolas de condução

Diretiva dos Serviços (Diretiva 2006/123/CE) considera que restrições geográficas devem ser eliminadas pelos Estados-Membros na prestação de serviços

Alterações legislativas

Portaria n.º 185/2015

- Revogar a restrição geográfica de 500m sobre a localização entre escolas de condução

Benefícios da implementação

- Entrada estimada de 6%-37% novas escolas de condução
- Maior competitividade de preços
- Benefício estimado de cerca de €2,31 milhões anuais para os consumidores



Aplicável ao transporte de passageiros em carreiras regulares de longa distância de alta qualidade e prestadores de serviços de aluguer sem condutor rent-a-car e rent-a-truck

Proposta 7

Revogar o número mínimo de veículos para acesso à atividade

Alterações legislativas

DL n.º 375/82; DL n.º 339-E/84; Portaria n.º 22/91; Despacho MES n.º 151/85; DL n.º 181/2012; DL n.º 15/88

- Abolir 6 autocarros de categoria III para serviços de alta qualidade
- Abolir 7 veículos e 3 motociclos, para rent-a-car
- Abolir 12 camiões (ou 6, se ativo no rent-a-car) para rent-a-truck de camiões abaixo de 6,000kg; e 6 camiões (ou menor, se alocar 50,000kg de peso bruto à atividade) para rent-a-truck de camiões acima de 6,000kg
 - A nível da EU, apenas 3 Estados-Membros impõem restrições no rent-a-truck – Espanha, Chipre e Portugal

Benefícios da implementação

- Alocação mais eficiente dos recursos operacionais das empresas de transporte, bem como de aluguer de veículos (rent-a-car e rent-a-truck)
- Redução nos preços cobrados aos consumidores
- Benefício estimado de cerca de €29 milhões anuais no segmento de rent-a-car e rent-a-truck, para os consumidores



Proposta 8

Regulamentar o regime de certificação de maquinistas

Alterações legislativas

Regulamentação da Lei n.º 16/2011 que transpõe a Diretiva n.º 2007/59/CE que estabelece o regime jurídico aplicável à certificação de maquinistas

- A Lei n.º 16/2011 encontra-se em vigor, mas ainda não começou a ser aplicada, por falta da regulamentação
- A certificação de maquinistas tem sido regida pelo Regulamento provisório de certificação de maquinistas e de agentes para o acompanhamento de comboios, que contém normas não harmonizadas com a Lei n.º 16/2011, nomeadamente :
 - a idade mínima para a condução de comboios (Lei: 18 anos; Regulamento: 20 anos)
 - a validade das cartas de maquinista (Lei: 10 anos; regulamento: 6 anos)
 - as qualificações mínimas relativas a formação escolar e a formação profissional (Lei: 12.º ou qualificação profissional adequada; Regulamento: 9.º ano)
 - procedimento de certificação das infraestruturas em que o maquinista é autorizado a conduzir e do material circulante que o maquinista é autorizado a conduzir (Lei: empresas de ferrovia; regulamento: IMT)

Benefícios da implementação

- Certeza jurídica relativamente aos requisitos de acesso à profissão
- Diminuição dos custos para exercício da profissão
- Maior número de maquinistas habilitados para o transporte ferroviário
- Aumento da oferta de serviços de transporte ferroviário, nomeadamente, de mercadorias



Proposta 9

Revogar o regime de validade das licenças para serviços de transporte ferroviário

Em Portugal, optou-se por implementar requisitos mais restritivos no âmbito da transposição da Diretiva que estabelece um espaço ferroviário único.

Na maioria dos Estados-Membros, as licenças em causa não têm uma validade limitada, sendo revistas em períodos de tempo de 3 a 5 anos – cf. Relatório da Comissão, *Implementação* 1.º Pacote Ferroviário (2006)

Alterações legislativas

DL n.º 217/2015 que transpõe Diretiva n.º 2012/34/EU que estabelece um espaço ferroviário único

- Revogar regime de validade das licenças (5 em 5 anos) para serviços de transporte ferroviário
- Introduzir um regime de validade das licenças para serviços de transporte ferroviário que permita licenças sem termo sujeitas a revisão periódica do cumprimento dos requisitos de licenciamento

Benefícios da implementação

- Diminuição dos custos operacionais devido a menor incidência de pagamento de taxas no âmbito da emissão e da renovação das licenças (€25k - €75k a cada 5 anos)



Proposta 10

Reavaliar modelo de regulação do mercado de serviço público de cabotagem marítima (carga) entre o continente e as regiões autónomas

Alterações legislativas

DL n° 7/2006

- Adoção de novo modelo de regulação do mercado de serviço público de cabotagem marítima, tendo em consideração os seguintes fatores:
 - alteração das rotas classificadas como rotas de serviço público
 - alteração da frequência de prestação dos serviços (atualmente, semanal entre o Continente e as RAs; e quinzenal em cada Ilha)
 - diminuição do período de tempo mínimo durante o qual deve ser assegurada a continuidade do serviço (atualmente, de 2 anos)
 - alteração do regime aplicável aos preços
- Alternativa: Num período intermédio, enquanto é feita a avaliação de um modelo de regulação alternativo e/ou mantendo-se o regime atual deve ser, pelo menos, substituído o regime de preços por um regime de preços máximos (atualmente, é cobrado o mesmo preço para o frete da mesma mercadoria independentemente do porto ou da ilha da Região Autónoma a que a mercadoria se destina)

Benefícios da implementação

- Poupança para o Estado com diminuição de custos com serviço público
- Benefício estimado de cerca de €3,3 milhões anuais para o consumidor



Proposta 11

Alterar regime de tarifas da prestação de serviços pela autoridade portuária

Alterações legislativas

DL 273/2000, que regula as tarifas aplicáveis à prestação de serviços portuários pela autoridade portuária

- Regulamento que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos (2017/352/UE) aplicável a partir de março de 2019
- Introduzir fórmula-comum usada para definir tarifas baseada na transparência e orientação para custos aplicáveis aos serviços (e.g. pilotagem), assegurando que essas tarifas são estreitamente relacionadas com os custos de prestação do serviço
- Reavaliar critérios de descontos de fidelização aplicáveis ao serviço de pilotagem, eliminando o seu efeito restritivo na mobilidade dos operadores

Benefícios da implementação

- Maior transparência
- Potencial redução das tarifas



Proposta 12

Alterar regulação da prestação de serviços de pilotagem, reboque portuário e operações portuárias de movimentação de carga

Alterações legislativas

Regime jurídico do serviço público de pilotagem (DL 48/2002)

Atividade de reboque portuário (DL 75/2001)

Regime de movimentação de carga (DL 298/93)

- Introduzir procedimento e critério segundo o qual as autoridades portuárias apenas podem prestar diretamente estes serviços quando não houver interesse do setor privado devido a falta de viabilidade económica
- Introduzir possibilidade de licenciamento de serviços de pilotagem como regime alternativo ao da concessão
- Revogar a possibilidade de recorrer ao licenciamento de serviços de movimentação de carga apenas quando seja conhecido por resolução do Conselho de Ministros a existência de interesse estratégico para a economia nacional

Benefícios da implementação

- Maior número de operadores
- Maior competitividade de preços



Proposta 13

Redesenhar o modelo jurídico das concessões para a prestação de serviços de reboque e de movimentação de carga

Alterações legislativas
Serviços de reboque (DL 75/2001)
Movimentação de carga (DL 298/93)

Redesenhar o modelo das concessões para promover o investimento e tarifas mais baixas para os utilizadores do porto

- Duração das concessões – serviços de reboque (10 anos) e movimentação de carga (30 anos: recomenda-se que a duração das concessões não exceda o prazo necessário para a concessionária recuperar os investimentos realizados, a par da remuneração do capital investido
- Critério de atribuição da concessão: recomenda-se privilegiar critérios das propostas com tarifas mais baixas para os utilizadores dos portos, em detrimento do critério de adjudicação para o licitante que oferecer a maior receita para a autoridade portuária
- Estrutura das receitas da concessão: recomenda-se a eliminação da componente variável da renda, permitindo que as autoridades portuárias apenas possam cobrar uma renda fixa aos operadores privados

Benefícios da implementação

- Promoção do investimento dos concessionários
- Cobrança de tarifas mais baixas para os usuários do porto
- Maior número de operadores



Proposta 14

Liberalizar o regime de acesso ao mercado da prestação de serviços de trabalho portuário, por empresas de trabalho temporário

Alterações legislativas

DL n.º 280/93; Decreto-Regulamentar n.º 2/94

Redesenhar o regime de acesso ao mercado da prestação de serviços de trabalho portuário, liberalizando o acesso ao mercado também por empresas de trabalho temporário

- Eliminar requisitos legais que exijam que as empresas de trabalho portuário tenham como objeto social exclusivo o de fornecer mão-de-obra aos operadores de movimentação de cargas
- Especificar na lei que a prestação de trabalho portuário possa ser realizada por empresas de trabalho temporário, desde que estejam sujeitas às mesmas regras de licenciamento que as empresas de trabalho portuário
- Considerar revogar o regime de licenciamento específico das empresas de trabalho portuário, aplicando, em vez disso, o regime geral de licenciamento das empresas de trabalho temporário.

Benefícios da implementação

Concorrência no fornecimento de mão-de-obra portuária às empresas prestadoras de serviços de operações de movimentação de carga



Proposta 15

Alteração do regime para a obtenção e renovação de um Certificado de Isenção de Piloto (CIP)

Alterações legislativas
DI n.º 48/2002

Implementar cumulativamente quatro medidas:

- Entidade independente para a emissão e renovação de CIPs: entidade distinta das autoridades portuárias
- Custos e encargos com a emissão e renovação de CIPs: definir taxas com base nos custos; reavaliar a possibilidade de eliminar os custos com as renovações; conceder renovações automaticamente se determinadas condições forem verificadas, como uma frequência mínima de manobras na área do porto no ano anterior
- Prazo de duração inicial de CIPs: reavaliar o regime, estendendo-o para cinco anos
- Reconhecer o inglês como uma língua alternativa ao português para obtenção de CIP

Benefícios da implementação

- Diminuição dos custos dos operadores (com a pilotagem), o que se pode refletir nos preços finais aos consumidores
- Benefício estimado de cerca de €4,7 milhões anuais



Benefícios quantitativos para a economia decorrentes da implementação

Setor de Transportes	Benefícios anuais estimados para a economia via excedente do consumidor (Elasticidade da procura: - 2; Redução de preço: 2.5%)	Benefícios anuais estimados para a economia via receitas das empresas (Reinvestimento do capital: 10 anos, BCE = 1.16) (*)
Rodoviário	€199,41 milhões	27,26
Ferrovário	€12,53 milhões	
Marítimo (apenas cabotagem marítima)	€3,33 milhões	
Portuário (apenas certificado de isenção de pilotagem)	€4,74 milhões	
TOTAL		249,28

Potenciais efeitos económicos multiplicadores

Cada €1 de procura final adicional

dos serviços de transporte conduzirá

a um aumento de €1,018 no VAB de Portugal

Fonte: Relatório de Recomendações da OCDE (INE – códigos CAE, 2015; SABI)

Nota (*): BCE, 2015. Reinvestimento de capital disponível, pelas empresas, em face da eliminação de requisitos mínimos de capital exigidos para o licenciamento e/ou exercício da atividade de operadores de transportes

Relatório de Recomendações da OCDE (CEGEA; INE; Eurostat NACE H.49, 2013)



Benefícios qualitativos para a economia decorrentes da implementação

- **Eliminação de barreiras à entrada e ao exercício da atividade conduzirá a um aumento do número de operadores na oferta de serviços de transporte e de serviços auxiliares ao transporte (i.e., escolas de condução, institutos profissionais de formação para condutores, centros de inspeção automóvel, empresas de aluguer de veículos)**
- **Oferta mais ampla de serviços, para serviços mais inovadores, bem como para preços mais competitivos para os consumidores**
- **Melhorias ao nível da mobilidade, qualidade, bem como na confiança dos consumidores na prestação destes serviços, na sua variedade, diversidade e competitividade, atraindo novos clientes**





AVALIAÇÃO DE IMPACTO CONCORRENCIAL

SERVIÇOS DE TRANSPORTE
TERRESTRE E MARÍTIMO

PROFISSÕES LIBERAIS