



Comissão de Orçamento, Finanças e Modernização Administrativa

---

**ÍNDICE**

**Parecer**

Projeto de Lei n.º 401/XIII/2.ª (PCP)

**Autor:** Deputado João Paulo  
Correia (PS)

---

Projeto de Lei n.º 401/XIII/2.ª (PCP) – Alarga o regime de reembolso de ISP a empresas dos sectores produtivos.



Comissão de Orçamento, Finanças e Modernização Administrativa

---

**PARTE I – CONSIDERANDOS**

- Nota Introdutória
- Objeto, motivação e conteúdo da iniciativa
- Enquadramento legal e antecedentes

**PARTE II – OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER**

**PARTE III – CONCLUSÕES**

**PARTE IV – ANEXOS**



## PARTE I – CONSIDERANDOS

- **Nota Introdutória**

O Partido Comunista Português (PCP) tomou a iniciativa de apresentar à Assembleia da República o Projeto de Lei n.º 401/XIII/2.º - *Alarga o regime de reembolso de ISP a empresas dos sectores produtivos*.

A presente iniciativa foi apresentada por sete Deputados do Grupo Parlamentar do PCP, no âmbito e termos do poder de iniciativa, consagrados no n.º 1 do artigo 167.º e na alínea b) do artigo 156.º da Constituição da República Portuguesa (CRP), bem como no artigo 118.º, no n.º 1 do artigo 123.º e na alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República (RAR).

Nos termos do n.º 1 artigo 119.º do RAR, a iniciativa assume a forma de projeto de lei, encontra-se redigida sob a forma de artigos, tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objetivo e é precedida de uma breve exposição de motivos, cumprindo com os requisitos formais previstos nas alíneas a), b) e c) do n.º 1 do artigo 124.º do RAR.

De acordo com o n.º 2 do artigo 7.º da Lei n.º 74/98, conhecida como Lei Formulário, para cumprimento da legística formal, sugere-se que nos trabalhos de especialidade se altere o título da iniciativa para *“Alarga o regime de reembolso de impostos sobre combustíveis para as empresas de transportes de mercadorias, procedendo à primeira alteração à Lei n.º 24/2016, de 22 de agosto, e altera o Código dos Impostos Especiais de Consumo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 73/2010, de 21 de junho”*.

Face à possibilidade da presente iniciativa implicar mais custos para o Orçamento do Estado é sugerido pela Nota Técnica que a redação “preveja a entrada em vigor ou a produção de efeitos com o próximo Orçamento do Estado”, dando cumprimento ao n.º 2 do artigo 167.º da CRP, conhecido como “lei-travão”.

Nesta fase do processo legislativo o Projeto de Lei em análise não levanta outras questões quanto ao cumprimento da Lei Formulário.

A presente iniciativa legislativa deu entrada na Assembleia da República a 10 de fevereiro de 2017, foi admitida a 14 de fevereiro e na mesma data baixou à Comissão de Orçamento, Finanças e Modernização Administrativa (COFMA).

- **Objeto, motivação e conteúdo da iniciativa**



## Comissão de Orçamento, Finanças e Modernização Administrativa

---

O PCP considera que um dos problemas que enfrentam as micro, pequenas e médias empresas, bem como toda a atividade económica, é o elevado custo da energia, em particular dos combustíveis. Os custos de transporte de mercadorias, matérias-primas e de pessoas e os custos com a utilização de combustíveis na maquinaria utilizada na agricultura e na indústria contribuem fortemente para os custos de produção.

Com a iniciativa apresentada, o PCP entende que “o passo positivo dado com a criação do regime de reembolso para o transporte rodoviário de mercadorias para veículos de carga superior a 7 toneladas, deve agora ser alargado a todos os veículos pesados e às máquinas essenciais aos processos produtivos que têm nos combustíveis a sua fonte energética”.

O PCP refere também que “esta matéria é indissociável de uma visão mais geral de uma política para a energia, que exige a definição de uma estratégia, base de um plano nacional energético, que reduza os consumos e o défice energéticos, com programas de utilização racional da energia e acréscimos de eficiência energética, nos transportes, nos edifícios, na indústria, e a diversificação das fontes de energia, no quadro do declínio das disponibilidades dos combustíveis fósseis”.

- **Enquadramento legal e antecedentes**

Citando a Nota Técnica do Projeto de Lei n.º 401/XIII/2.ª, “O Código dos Impostos Especiais de Consumo (CIEC), prevê no seu Capítulo II, um imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos, estando prevista a incidência do imposto, bem como isenções, taxas ou reembolsos deste.

Foi com a Proposta de Lei n.º 23/XIII/1.ª, da autoria do Governo, que foi aprovada a Lei n.º 24/2016, de 22 de agosto, que cria um regime de reembolso de impostos sobre combustíveis para as empresas de transportes de mercadorias, alterando o Código dos Impostos Especiais de Consumo, aprovado pelo Decreto-lei n.º 73/2010, de 21 de junho, e o Regime Geral das Infrações Tributárias, aprovado pela Lei n.º 15/2001, de 5 de junho, aditando o artigo 93.º-A sob a epígrafe “Reembolso parcial para o gasóleo profissional” ao CIEC.”

“O presente projeto de lei alarga o âmbito de aplicação deste reembolso de modo a incluir as empresas inseridas nas secções A a H da Classificação Portuguesa das Atividades Económicas – Revisão 3 (CAE-Ver.3) aprovado pelo Decreto-Lei n.º 381/2007, de 14 de novembro, que vem revogar o Decreto-Lei n.º 197/2003, de 27 de Agosto (“Altera a CAE - Rev. 2 constante do anexo ao Decreto-Lei n.º 182/93, de 14 de Maio, que revê a Classificação Portuguesa das Atividades Económicas”)”.



Comissão de Orçamento, Finanças e Modernização Administrativa

---

Sugere-se a consulta da Nota Técnica, que consta na Parte IV – Anexos deste parecer, para consulta detalhada do enquadramento legal da presente iniciativa.

Neste momento não se encontram pendentes quaisquer iniciativas legislativas nem petições sobre esta matéria.

**PARTE II – OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER**

O signatário do presente parecer exime-se, nesta sede, de manifestar a sua opinião política sobre o Projeto de Lei n.º 401/XIII/2.ª (PCP), a qual é, de resto, de “elaboração facultativa” nos termos do n.º 3 do artigo 137.º do Regimento da Assembleia da República.

**PARTE III – CONCLUSÕES**

A Comissão de Orçamento, Finanças e Modernização Administrativa é de parecer que o Projeto de Lei n.º 401/XIII/2.ª (PCP) – Alarga o regime de reembolso de ISP a empresas dos setores produtivos - reúne os requisitos constitucionais e regimentais para ser discutido em plenário, reservando os grupos parlamentares o seu sentido de voto para o debate.

Palácio de S. Bento, de 6 de dezembro de 2017

**O Deputado Autor do Parecer**

(João Paulo Correia)

**A Presidente da Comissão**

(Teresa Leal Coelho)



Comissão de Orçamento, Finanças e Modernização Administrativa

---

#### **PARTE IV – ANEXOS**

Anexa-se a Nota Técnica do Projeto de Lei n.º 401/XIII/2.ª elaborada ao abrigo do disposto no artigo 131.º do RAR.



Comissão de Orçamento, Finanças e Administração Pública



## Nota Técnica

### **Projeto de Lei n.º 401/XIII/2.ª (PCP)**

**Alarga o regime de reembolso de ISP a empresas dos sectores produtivos.**

Data de admissão: 14 de fevereiro de 2017

Comissão de Orçamento, Finanças e Modernização Administrativa (5.ª)

### **Índice**

#### **I. ANÁLISE SUCINTA DOS FACTOS, SITUAÇÕES E REALIDADES RESPEITANTES À INICIATIVA**

#### **II. APRECIÇÃO DA CONFORMIDADE DOS REQUISITOS FORMAIS, CONSTITUCIONAIS E REGIMENTAIS E DO CUMPRIMENTO DA LEI FORMULÁRIO**

#### **III. ENQUADRAMENTO LEGAL E DOUTRINÁRIO E ANTECEDENTES**

#### **IV. INICIATIVAS LEGISLATIVAS E PETIÇÕES PENDENTES SOBRE A MESMA MATÉRIA**

#### **V. CONSULTAS E CONTRIBUTOS**

#### **VI. APRECIÇÃO DAS CONSEQUÊNCIAS DA APROVAÇÃO E DOS PREVISÍVEIS ENCARGOS COM A SUA APLICAÇÃO**

Elaborada por: António Almeida Santos (DAPLEN), Nuno Amorim (DILP), Catarina Antunes e Vasco Cipriano (DAC).

Data: 10 de março de 2017.

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

---

O Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português (PCP), através da presente iniciativa, que enquadra numa visão mais ampla de uma política para a energia, pretende o alargamento do regime de reembolso de impostos sobre combustíveis, aprovado pela Lei n.º 24/2016, de 22 de agosto, a todos os veículos pesados e às máquinas essenciais aos processos produtivos que têm como fonte energética os combustíveis.

## **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, ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 167.º da Constituição e no artigo 118.º do Regimento da Assembleia da República (doravante Regimento), que consagram o poder de iniciativa da lei. Trata-se de um poder dos Deputados, nos termos da alínea b) do artigo 156.º da Constituição e da alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, e dos grupos parlamentares, nos termos da 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 sete 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

Este projeto de lei deu entrada no dia 10 de fevereiro de 2017, foi admitido no dia 14 e anunciado no dia seguinte, e baixou, na generalidade, à Comissão de Orçamento, Finanças e Modernização Administrativa (5.ª).

### **• 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 (Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, alterada e republicada pela Lei n.º 43/2014, de 11 de julho), 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], podendo, no entanto, ser aperfeiçoado, em caso de aprovação desta iniciativa.

Nos termos do n.º 1 do artigo 6.º da mesma lei, *“Os diplomas que alterem outros devem indicar o número de ordem da alteração introduzida e, caso tenha havido alterações anteriores,*

*identificar aqueles diplomas que procederam a essas alterações, ainda que incidam sobre outras normas”.*

Através da consulta da base Digesto (Presidência do Conselho de Ministros), verificou-se que a Lei n.º 24/2016, de 22 de agosto, que “*Cria um regime de reembolso de impostos sobre combustíveis para as empresas de transportes de mercadorias, alterando o Código dos Impostos Especiais de Consumo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 73/2010, de 21 de junho, e o Regime Geral das Infrações Tributárias, aprovado pela Lei n.º 15/2001, de 5 de junho*”, não sofreu qualquer alteração até à data, pelo que, em caso de aprovação, esta será a primeira.

A presente iniciativa altera ainda o Código dos Impostos Especiais de Consumo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 73/2010, de 21 de junho, mas por razões de segurança jurídica, tem-se optado por não indicar o número de ordem das alterações introduzidas a códigos fiscais, uma vez que estes códigos sofrem várias alterações legislativas, designadamente em sede de Orçamento do Estado.

Assim, em caso de aprovação, para efeitos de especialidade, sugere-se a seguinte alteração ao título desta iniciativa:

Alarga o regime de reembolso de impostos sobre combustíveis para as empresas de transportes de mercadorias, procedendo à primeira alteração à Lei n.º 24/2016, de 22 de agosto, e altera o Código dos Impostos Especiais de Consumo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 73/2010, de 21 de junho

Quanto à entrada em vigor da iniciativa, esta terá lugar no dia seguinte ao da sua publicação, nos termos do artigo 4.º, o que está em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário, segundo o qual: “*Os atos legislativos (...) entram em vigor no dia neles fixado, não podendo, em caso algum, o início da vigência verificar-se no próprio dia da publicação*”. Já quanto aos efeitos produzidos pelas alterações previstas nos artigos 2.º e 3.º, estes só produzirão efeitos nos termos do n.º 2 do artigo 4.º do projeto em apreço.

A presente iniciativa parece poder implicar um acréscimo de custos para o Orçamento do Estado. Talvez por isso o legislador tenha optado, quanto aos efeitos da mesma iniciativa, por uma “*vacatio legis*” mais longa do que o período supletivo previsto na lei formulário, eventualmente de forma a permitir que os possíveis custos possam ser incluídos no Orçamento do Estado posterior à publicação deste projeto, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 120.º do Regimento, que impede a apresentação de iniciativas que “*envolvam, no ano económico em curso, aumento das despesas ou diminuição das receitas do Estado previstas no Orçamento*”, princípio igualmente consagrado no n.º 2 do artigo 167.º da Constituição e conhecido pela designação de “*lei-travão*”. No entanto, sendo este o caso e para maior segurança jurídica, parece preferível uma redação que preveja a entrada em vigor ou a produção de efeitos com o próximo Orçamento do Estado.

Nesta fase do processo legislativo, a iniciativa em apreço não nos suscita outras questões face à lei formulário.

### III. Enquadramento legal e doutrinário e antecedentes

---

#### • Enquadramento legal nacional e antecedentes

O Código dos Impostos Especiais de Consumo (CIEC)<sup>1</sup>, prevê no seu Capítulo II, um imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos, estando prevista a incidência do imposto, bem como isenções, taxas ou reembolsos deste.

Foi com a Proposta de Lei n.º 23/XIII/1.<sup>a</sup>, da autoria do Governo, que foi aprovada a Lei n.º 24/2016, de 22 de agosto, que cria um regime de reembolso de impostos sobre combustíveis para as empresas de transportes de mercadorias, alterando o Código dos Impostos Especiais de Consumo, aprovado pelo Decreto-lei n.º 73/2010, de 21 de junho, e o Regime Geral das Infrações Tributárias, aprovado pela Lei n.º 15/2001, de 5 de junho, aditando o artigo 93.º-A sob a epígrafe “Reembolso parcial para o gasóleo profissional” ao CIEC.

A redação atual deste artigo é a seguinte:

Artigo 93.º-A

#### *Reembolso parcial para o gasóleo profissional*

*1 - É parcialmente reembolsável o imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos suportado pelas empresas de transporte de mercadorias, com sede ou estabelecimento estável num Estado membro, relativamente ao gasóleo classificado pelos códigos NC 2710 19 41 a 2710 19 49, quando abastecido em veículos devidamente licenciados e destinados exclusivamente àquela atividade.*

*2 - O reembolso parcial previsto no número anterior aplica-se igualmente às demais imposições calculadas com base na quantidade de produtos petrolíferos introduzidos no consumo, sendo distribuído proporcionalmente por cada uma das imposições abrangidas com base nas respetivas taxas normais de tributação, excluindo-se o imposto sobre o valor acrescentado, ao qual se aplicam os procedimentos próprios deste imposto.*

*3 - O reembolso previsto nos números anteriores é apenas aplicável às viaturas com um peso total em carga permitido não inferior a 7,5 toneladas, matriculadas num Estado membro, tributadas em sede de imposto único de circulação, ou tributação equivalente noutra Estado membro, nos escalões definidos por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e da economia.*

---

<sup>1</sup> Diploma consolidado retirado da base de dados oficial [dre.pt](#).

**4** - Os valores unitários do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos e demais imposições a reembolsar nos termos do presente artigo são fixados por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e da economia, respeitando o limiar mínimo de tributação estabelecido no artigo 7.º da Diretiva n.º 2003/96/CE, do Conselho, de 27 de outubro de 2003.

**5** - A portaria referida no número anterior fixa também o valor máximo de abastecimento anual, por veículo, elegível para reembolso, entre 25 000 e 40 000 litros.

**6** - O reembolso parcial do imposto é devido ao adquirente, sendo processado em relação a cada abastecimento com observância do limite previsto no n.º 4 do artigo 15.º, através da comunicação por via eletrónica, a efetuar pelos emitentes de cartões frota ou outro mecanismo de controlo certificado à Autoridade Tributária e Aduaneira (AT), dos seguintes dados:

**a)** A matrícula da viatura abastecida e o Estado membro de emissão da mesma;

**b)** A quilometragem da viatura no momento do abastecimento;

**c)** O número de identificação fiscal (NIF) do adquirente do combustível, que seja proprietário, locatário financeiro ou locatário em regime de aluguer sem condutor da viatura abastecida e devidamente licenciada para o transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem;

**d)** O volume de litros abastecidos e o respetivo preço de venda;

**e)** O tipo de combustível;

**f)** A data e o local do abastecimento;

**g)** O número e a data da fatura correspondente;

**h)** O número do cartão ou outro mecanismo de controlo individualizado por viatura utilizado no registo dos abastecimentos;

**i)** O número de identificação em sede de imposto sobre o valor acrescentado emitido por outro Estado membro, a denominação, a morada da sede ou do estabelecimento estável, o código de atividade (NACE), o endereço de correio eletrónico e o número internacional de conta bancária (IBAN), em relação aos adquirentes sem NIF ou número de identificação de pessoa coletiva (NIPC) portugueses;

**j)** O peso total em carga permitido da viatura, quando matriculada noutro Estado membro.

*7 - O reembolso referido nos números anteriores depende da certificação pela AT dos sistemas de registo e comunicação de abastecimentos, bem como dos locais de abastecimento.*

*8 - Os procedimentos de controlo deste mecanismo de reembolso são fixados por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da modernização administrativa, das finanças e da economia, na qual se determinam designadamente:*

*a) As obrigações acessórias dos emitentes de cartões frota ou outro mecanismo de controlo certificado, dos revendedores e dos adquirentes de combustíveis;*

*b) A dispensa de comunicação de algum dos dados previstos no n.º 6, designadamente em relação à informação que seja transmitida à AT no âmbito de outros procedimentos;*

*c) Os requisitos dos sistemas de registo, controlo e comunicação de abastecimentos;*

*d) As condições de exigibilidade e especificações técnicas de aditivos para marcação do gasóleo que beneficie do presente regime de reembolso.*

*9 - O presente regime de reembolso parcial aplica-se igualmente, com as necessárias adaptações, ao abastecimento a depósitos localizados em instalações de consumo próprio de empresas de transporte de mercadorias exclusivamente destinadas às viaturas previstas no n.º 3.*

*10 - O reembolso parcial do imposto ao adquirente é devido no prazo de 90 dias após a comunicação à AT do respetivo abastecimento.*

O presente projeto de lei alarga o âmbito de aplicação deste reembolso de modo a incluir as empresas inseridas nas secções A a H da Classificação Portuguesa das Atividades Económicas – Revisão 3 (CAE-Ver.3) aprovado pelo Decreto-Lei n.º 381/2007, de 14 de novembro, que vem revogar o Decreto-Lei n.º 197/2003, de 27 de Agosto (“Altera a CAE - Rev. 2 constante do anexo ao Decreto-Lei n.º 182/93, de 14 de Maio, que revê a Classificação Portuguesa das Atividades Económicas”)<sup>2</sup>

#### • **Enquadramento do tema no plano da União Europeia**

A fiscalidade dos combustíveis na União Europeia enquadra-se, em primeiro lugar, na tributação indireta sobre o consumo de produtos energéticos, numa área em que os Estados-Membros da União Europeia (UE) atribuíram à UE apenas competências restritas, para salvaguardar o bom funcionamento do mercado único. Deste modo, o capítulo de disposições

<sup>2</sup> Redação da Lei n.º 7-A/2016, de 30 de março (a redação dada pela Lei n.º 7-A/2016, de 30 de março, tem natureza interpretativa).

fiscais do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) diz respeito à harmonização das legislações relativas aos impostos, incluindo no artigo 113.º os impostos indiretos, “na medida em que essa harmonização seja necessária para assegurar o estabelecimento e o funcionamento do mercado interno e para evitar as distorções de concorrência”. O capítulo do TFUE sobre a aproximação das disposições legislativas (artigos 114.º-118.º do TFUE), abrange os impostos “que tenham incidência direta no estabelecimento ou funcionamento do mercado interno”. A cooperação reforçada (artigos 326.º-334.º do TFUE) também pode ser aplicada em matéria fiscal.

A estrutura de base do imposto especial de consumo, aplicável aos óleos minerais (petróleo e derivados) na Comunidade, foi estabelecida em 1992 com a Diretiva n.º 92/12/CEE, revogada pela Diretiva n.º 2008/118/CE. Não obstante, como no caso do álcool e do tabaco, foram apenas fixadas taxas mínimas, contrariamente à intenção inicial de conseguir uma harmonização completa. As propostas contidas na COM(1997)30 da Comissão foram aprovadas pelo Conselho, após um processo de sete anos em que amplas modificações foram introduzidas na Diretiva 2003/96/CE. Posteriormente, foram autorizadas isenções ou reduções temporárias a vários estados membros, através das Diretivas 2004/74/CE (Letónia, Lituânia, Hungria, Malta e Polónia) e 2004/75/CE (Chipre).

Os impostos especiais de consumo são justificados pela necessidade de dissuadir a utilização excessiva de produtos potencialmente prejudiciais à saúde ou ao ambiente. Neste contexto, a fiscalidade sobre os combustíveis enquadra-se também no contexto da política da UE para o ambiente e alterações climáticas. No seguimento dos compromissos alcançados na Cimeira de Paris sobre o Clima e da Estratégia-Quadro relativa ao Clima e à Energia para 2030 (COM(2015)80) tem sido prioridade da Comissão Europeia a realização de uma “União da Energia resiliente, dotada de uma política visionária em matéria de alterações climáticas”. Para o ano de 2017 foram anunciadas medidas específicas para promover a “mobilidade hipocarbónica”. Exemplos de progressos já alcançados nesta área incluem a promoção da utilização de biocombustíveis, com a possibilidade da aplicação de uma taxa reduzida do imposto especial sobre o consumo, medidas essas que foram adotadas através da Diretiva 2003/30/CE (transposição para o direito nacional através do Decreto-Lei n.º 62/2006 de 21 de Março).

Um dos fatores de resistência à harmonização fiscal nesta matéria, bem como à introdução de medidas para a redução de emissões de CO<sub>2</sub>, é o impacto que os custos dos produtos energéticos tem sobre os preços finais dos produtos, quer pelo impacto sobre os custos de produção, quer pelos custos do transporte até ao mercado, afetando deste modo a competitividade dos preços desses produtos. Deste modo, a legislação comunitária tem de garantir que alcança um nível sustentável de emissões carbónicas, sem prejuízo da competitividade internacional dos produtos da UE. Por esse motivo, a Diretiva 2003/96/CE prevê no seu artigo 8.º a aplicação de “níveis mínimos de tributação”, não só para “gasóleo utilizado como carburante para fins comerciais” (n.º 3 do artigo 7.º), mas também para “a) trabalhos agrícolas, hortícolas ou piscícolas e no domínio da silvicultura; b) motores fixos; c) equipamento e maquinaria utilizados na construção, na engenharia civil e nas obras públicas; e

d) veículos destinados a serem utilizados fora das vias públicas ou que não tenham recebido autorização para serem principalmente utilizados na via pública.”

Tendo em consideração que a política fiscal tem também impacto sobre as receitas dos Estados-Membros, é relevante o impacto orçamental que uma medida legislativa nacional possa ter, tendo em consideração os acordos em matéria orçamental de que Portugal é signatário. Para os países da zona euro, o artigo 136.º do TFUE prevê também a avaliação dos programas de estabilidade ou convergência nacionais na perspetiva de coordenação das políticas fiscais.

Os Estados-Membros signatários do Pacto de Estabilidade e Crescimento comprometeram-se ainda com a adoção de medidas para finanças públicas que garantam a estabilidade financeira e o crescimento económico sustentável, concretizado posteriormente em vários diplomas legais que contemplam desde as regras para a elaboração de orçamentos nacionais à normalização da contabilidade pública.

O n.º 6 do artigo 121.º do TFUE, que prevê regras para a supervisão multilateral de políticas económicas dos Estados-Membros e da União, é a base jurídica do Regulamento (UE) n.º 1176/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Novembro, sobre prevenção e correção dos desequilíbrios macroeconómicos com origem em vários fatores, incluindo taxas de desemprego e o custo unitário de trabalho no *scoreboard* do Mecanismo de Alerta criado por este regulamento. Este procedimento de prevenção e correção dos desequilíbrios macroeconómicos (conhecido por MIP - *Macroeconomic Imbalance Procedure*) está provido de um mecanismo de reforço através do qual os Estados-Membros da zona euro podem enfrentar a possibilidade de sanções, constando Portugal dos países atualmente classificados como tendo desequilíbrios excessivos.

- **Enquadramento internacional**

- Países europeus**

A legislação comparada é apresentada para os seguintes Estados da União Europeia: Espanha e França<sup>3</sup>.

- ESPAÑA**

O sector energético de produtos derivados do petróleo é regulado pelo Título III da Ley 34/1998, de 7 de octubre, e de acordo com o artigo 38.º, o preço de venda dos combustíveis é definido livremente.

---

<sup>3</sup> Análise comparativa baseada nas informações constantes da Nota Técnica elaborada pelos serviços da Assembleia da República no âmbito da Proposta de Lei n.º 23/XIII/1.ª da autoria do Governo.

À semelhança do regime português, existe também em Espanha o gasóleo profissional<sup>4</sup>, num sistema em que é devolvido o incremento que sofre o imposto sobre combustíveis no gasóleo, com referência a 1 de janeiro de 2007, bem como parte da quota autonómica do Imposto de Venda a Retalho de Determinados Combustíveis, no montante definido por cada Comunidade Autónoma.

Previsto no artigo 52.º-bis da Ley 38/1992, de 28 de diciembre<sup>5</sup>, "sobre *"Impuestos Especiales"*", esta devolução parcial do imposto sobre combustíveis aplica-se aos veículos dos seguintes sectores de atividade:

- Transporte de mercadorias por estrada em veículos de peso igual ou superior a 7,5 toneladas;
- Transporte de passageiros, regular ou ocasional, em veículos das categorias M2 ou M3;
- Táxis, com licença municipal e equipados com taxímetro.

Para obter estes benefícios, os titulares destes veículos deverão possuir autorizações para o exercício destas atividades, previstas na Ley 16/1987, de 30 de julio, incluindo as exigíveis pelas autoridades autonómicas e locais. A devolução é calculada com base no volume de gasóleo adquirido e utilizado nos veículos acima referidos.

Como referido anteriormente, a devolução pode ser também efetuada pelas Comunidades Autónomas sobre a sua quota no Imposto de Venda a Retalho de determinados combustíveis, como é um mero exemplo o caso das Canárias. A Ley 3/2008, de 31 de julio, define o quadro legal nesta Comunidade para esta devolução parcial.

No entanto, o valor da devolução pelas Comunidade Autónomas varia bastante, como pode ser observado neste quadro, com algumas comunidades a devolverem 1€ por cada 1000 litros e, noutro extremo, outras a devolverem 49€ por cada 1000 litros.

A parte estatal da devolução tem os limites fixados no n.º 6 do artigo 52º-bis da Ley 38/1992, de 28 de diciembre, sendo de 5.000 litros por veículo por ano para os táxis, e de 50.000 litros para os restantes veículos de transporte de mercadorias e passageiros anteriormente identificados.

Existe um conjunto de procedimentos para obter a devolução, que estão expostos na página da Agência Tributária Espanhola, concretizando o disposto na Orden HAP/290/2013, de 19 de febrero, "por la que se establece el procedimiento para la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos por consumo de gasóleo profesional"<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> Informação recolhida por portal da Internet da Autoridade Tributária espanhola.

<sup>5</sup> Este artigo foi aditado pela Ley 36/2006, de 29 de noviembre.

<sup>6</sup> Para obviar a utilização abusiva deste tipo de ajudas, o n.º 8 do artigo 52.º-bis da Ley 38/1992 define uma multa no triplo do montante, com um mínimo de 3000€, como punição para uma infração tributária grave, nos casos de simulações de aquisição de combustível. Igualmente, o n.º 9 do mesmo artigo proíbe a utilização desses combustíveis noutros veículos, punindo essa infração tributária grave nos termos do

## FRANÇA

A Diretiva 2003/96/CE, de 27 de Outubro, introduziu a possibilidade de diferenciação no tratamento fiscal relativamente ao conceito de gasóleo profissional, com o objetivo de favorecer a concorrência internacional, atenuando as diferenças fiscais nos impostos sobre os combustíveis entre os diferentes países<sup>7</sup>.

Assim, em França existe igualmente o gasóleo profissional, consistindo num reembolso parcial semestral do TICPE- Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques.

O gasóleo profissional encontra-se disponível para os veículos rodoviários de transportes de mercadorias com mais de 7,5 toneladas, correspondendo às categorias N2 e N3<sup>8</sup> - mas incluindo veículos dos parques de diversões, camiões das escolas de condução, camiões betoneiras, camiões de mudanças, camiões do lixo, de transporte de gado, de transporte de automóveis, etc. Podem requerer o reembolso as empresas estabelecidas na UE, relativos a veículos matriculados na UE, e relativamente a abastecimentos de gasóleo realizados e faturados em França. As taxas de reembolso variam de região para região, sendo visível na tabela abaixo a evolução dos valores pagos por hectolitro (100 litros) de gasóleo para veículos de transporte de mercadorias:

Taux régionaux de remboursement pour les transports de marchandises (par hectolitre de gazole)					
Régions	Corse et Charentes	Poitou-Charentes	Rhône-Alpes	Autres régions	Taux forfaitaire
1 <sup>er</sup> semestre 2016	5,47 €		7,97 €	7,97 €	7,86 €
2015	2,48 €		4,98 €	4,98 €	4,87 €
2014	2,5 €		5 €	5 €	4,89 €

Os veículos de transporte de passageiros, das categorias M2 e M3<sup>9</sup>, nas mesmas condições de elegibilidade que as empresas de transporte de mercadorias, têm direito a um reembolso de valor superior, como é patente no seguinte quadro para os veículos de transporte de passageiros:

artigo 55.º – mas saliente-se que não sendo o gasóleo colorido, como no caso do gasóleo agrícola em Portugal, a fiscalização e prova desta infração encontra-se dificultada.

<sup>7</sup> Paragrafo 5 dos considerandos.

<sup>8</sup> Os vários tipos de veículos e as suas categorias estão tipificadas no artigo R311-1 do Code de la Route.

<sup>9</sup> Os vários tipos de veículos estão constantes no artigo R311-1 do Code de la Route.

Taux régionaux de remboursement pour les transports de voyageurs (par hectolitre de gazole)					
Régions	Corse et Charentes	Poitou	Rhône Alpes	Autres régions	Taux forfaitaire
1 <sup>er</sup> semestre 2016	9,47 €		11,97 €	11,97 €	11,86 €
2015	6,48 €		8,98 €	8,98 €	8,87 €
2014	2,5 €		5 €	5 €	4,89 €

O reembolso de parte dos impostos sobre combustíveis encontra-se previsto no Code des douanes, artigos 265 septies e octies.

Do que foi possível apurar, apenas os veículos incluídos nas categorias acima mencionadas (N2 e N3 para o transporte de mercadorias e M2 e M3 para o transporte de passageiros) são elegíveis para usufruir do gasóleo profissional..<sup>10</sup>

#### **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, neste momento, não se encontram pendentes quaisquer iniciativas legislativas sobre matéria idêntica.

- **Petições**

Consultada a base de dados da Atividade Parlamentar (AP), não se identificou qualquer petição pendente, neste momento, sobre matéria idêntica.

#### **V. Consultas e contributos**

- **Consultas obrigatórias**

O Presidente da Assembleia da República (PAR) promoveu a audição dos órgãos de governo regionais, nomeadamente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira (ALRAM), da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores (ALRAA), do Governo da Região Autónoma da Madeira (RAM) e do Governo da Região Autónoma dos Açores (RAA), em 14 de fevereiro de 2017.

<sup>10</sup> Tenha-se em conta que, dada a estrutural federal da Confederação Helvética e a autonomia legislativa dos seus quatro cantões, a legislação, incluindo a de natureza fiscal, pode variar de cantão para cantão.

- **Consultas facultativas**

Poderão ser ponderados pedidos de parecer às mesmas entidades já ouvidas em audição, na COFMA, em sede de apreciação, na especialidade, da Proposta de Lei n.º 23/XIII/1.ª (GOV), que deu origem à Lei n.º 24/2016, de 22 de agosto, a saber: ANTP - Associação Nacional das Transportadoras Portuguesas, ANTROP - Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros, ANTRAL - Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros, ANTRAM - Associação Nacional de Transportes Públicos Rodoviários de Mercadorias, ACP - Automóvel Clube de Portugal. Poder-se-á aferir a pertinência, igualmente, de obter a opinião do Governo, enquanto promotor do regime que agora se pretende alterar.

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

---

Face à informação disponível não é possível determinar ou quantificar os eventuais encargos resultantes da aprovação da presente iniciativa que, no entanto, os próprios proponentes parecem admitir em face da já norma de produção de efeitos.