



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS  
Grupo Parlamentar

## PROJECTO DE LEI N.º 652/X-4ª

### **Torna obrigatória para as empresas concessionárias da distribuição de gás natural a instalação de postos públicos de abastecimento de gás natural comprimido (GNC) nas capitais de distrito das suas respectivas áreas geográficas**

A introdução do gás natural (GN) em Portugal foi um marco importante para o desenvolvimento do país, abrindo ao sector produtivo e aos utilizadores uma nova e importante alternativa energética. Verifica-se, no entanto, que a utilização do GN ainda está demasiado confinada às utilizações fixas pois no sector dos transportes rodoviários apenas em escassa medida o GN está a substituir os combustíveis tradicionais. A principal causa desta situação é a inexistência de postos de abastecimento de gás natural comprimido (GNC) nas cidades portuguesas, em regime de serviço público. A não existência de postos públicos de GNC restringe a liberdade dos consumidores portugueses uma vez que as frotas, bem como os proprietários de veículos particulares, não têm acesso a esta alternativa.

Assim, considera-se necessário e desejável promover a utilização do GNC nos transportes rodoviários portugueses pelas seguintes razões:

- 1) O grande peso da factura petrolífera na balança de mercadorias portuguesa, sendo já responsável por cerca de um quarto do seu défice total.
- 2) As previsões de numerosas e instituições e analistas de que o preço do petróleo bruto e dos seus refinados tenderá a agravar-se nos próximos anos.
- 3) A necessidade de preservar a qualidade do ar e o ambiente nas cidades portuguesas, reduzindo a emissão de partículas sólidas, monóxido de carbono (CO), dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), óxido de nitrogénio (N<sub>2</sub>O), hidrogenoclorofluorocarbonetos (HFCs), perfluorocarbono (PFCs), dióxido de enxofre (SO<sub>2</sub>), óxidos nitrosos (NO<sub>x</sub>), hexafluorido de enxofre (SF<sub>6</sub>) e compostos orgânicos não voláteis.
- 4) O facto de os veículos a GNC permitirem a redução de emissões de CO<sub>2</sub> em até 20%, ajudando assim Portugal a aproximar-se das metas estabelecidas no Protocolo de Quioto.
- 5) Estimativas de que a partir de 2010 Portugal teria de pagar quantias anuais avultadas devido ao incumprimento das metas definidas no Protocolo de Quioto.
- 6) Os planos anunciados pela DG-TREN da União Europeia no sentido de, até ao ano 2020, substituir 20% da frota europeia por veículos de propulsão alternativa, dos quais a metade (10% da frota europeia) deverá ser constituída por veículos a gás natural.

7) O facto de as demais alternativas de veículos de propulsão alternativa (pilha de combustível, hidrogénio, etc.) não serem viáveis e nem generalizáveis em termos imediatos - ao passo que a tecnologia dos veículos a gás natural (tanto de ligeiros como de pesados) se encontrar dominada, demonstrada (mais de 9 milhões de veículos em todo o mundo) e já na sua fase de plena comercialização.

8) A apetência de frotistas portugueses (empresas de transportes públicos de passageiros e mercadorias, taxistas, veículos de entregas urbanas, correios, camiões colectores de resíduos sólidos urbanos, frotas camarárias, etc.) e dos proprietários de veículos particulares pela solução dos veículos a gás natural.

9) O facto de as concessionárias de distribuição de gás natural (Lisboagás, Setgás, Lusitaniagás, Portgás, Duriensegás, Beiragás, Tagusgás, Dianagás, Paxgás, Medigás) até agora não terem tido a iniciativa de instalar postos públicos de abastecimento de GNC nas suas áreas geográficas de actuação.

10) O facto de a procura de GNC estar a ser restringida pela falta da oferta deste combustível, conduzindo a um círculo vicioso que só pode ser rompido com a instalação de postos públicos de abastecimento.

11) O facto de o abastecimento da Península depender exclusivamente do Norte de África e da Nigéria, não sendo portanto afectada pelas querelas entre a União Europeia e a Rússia quanto ao fornecimento de gás natural.

O presente diploma visa, tendo por base o Decreto-Lei n.º 30/2006, de 15 de Fevereiro, o Decreto-Lei 140/2006, de 26 de Julho, regulamentado quanto ao regime de atribuição de licenças pela Portaria n.º 929/2006 de 7 de Setembro (Ministério da Economia e da Inovação) e alterado pelo Decreto-Lei n.º 65/2008 de 9 de Abril, impulsionar a instalação de uma rede de postos de enchimento de Gás Natural Comprimido (GNC) destinada a veículos a gás natural.

Nestes termos, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, os Deputados abaixo assinados do Grupo Parlamentar do PCP apresentam o seguinte:

### Projecto de Lei

#### **Torna obrigatória para as empresas concessionárias da distribuição de gás natural a instalação de postos públicos de abastecimento de gás natural comprimido (GNC) nas capitais de distrito das suas respectivas áreas geográficas**

#### **Artigo 1.º** **Objecto**

1- O presente diploma visa estabelecer uma rede de abastecimento de Gás Natural Comprimido (GNC) em regime de serviço público destinada a veículos a gás natural.

2- Considera-se posto de abastecimento todas as instalações destinadas a abastecer veículos, nos termos da Alínea ff) do Artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 140/2006, de 26 de Julho.

2- Considera-se regime de serviço público todo aquele que vise o abastecimento do público em geral, nos termos Decreto-Lei n.º 30/2006, de 15 de Fevereiro, e Artigo 4.º do Decreto-Lei 140/2006 de 26 de Julho.

**Artigo 2.º**  
**Concessionárias**

Ficam as concessionárias de distribuição regional e local de GN obrigadas à instalação de pelo menos um posto de abastecimento de GNC de serviço público em cada capital de distrito das áreas geográficas onde actuam.

**Artigo 3.º**  
**Prazo**

A instalação e entrada em operação efectiva dos postos de abastecimento de GNC será feita num prazo máximo de doze meses, a partir da entrada em vigor deste diploma

**Artigo 4.º**  
**Entrada em vigor**

A presente Lei entra em vigor na data da sua publicação.

Assembleia da República, em 27 de Janeiro de 2009

Os Deputados,

AGOSTINHO LOPES; BERNARDINO SOARES; ANTÓNIO FILIPE; JOSÉ ALBERTO  
LOURENÇO; JOÃO OLIVEIRA; JOSÉ SOEIRO; BRUNO DIAS