

Exmo. Senhor
Dr. Luís Campos Ferreira
Presidente da Comissão Parlamentar de Economia e
Obras Públicas
Palácio de S. Bento
1249-068 LISBOA

Porto, 19 de Outubro de 2012

MUITO URGENTE

Assunto: **Proposta de Lei 103/XII – Orçamento de Estado para 2013.**
Apresentação de propostas.
Pedido de audiência.

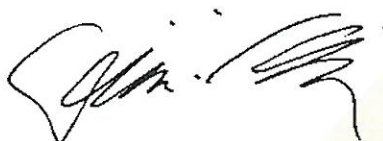
Exmo. Senhor Presidente,

Após a apresentação pelo Governo à Assembleia da República da Proposta de Lei em referência, esta Associação face à difícil situação que as empresas do sector atravessam e tendo em conta a função social que as mesmas desempenham, vem apresentar propostas de medidas a incluir no OE 2013, constantes do documento em anexo.

Considerando esta Associação imprescindível debater, conjuntamente com a Comissão a que V. Exa. preside, as propostas que ora se apresentam, serve a presente para solicitar a V. Exa. se digne conceder-lhe uma audiência com carácter de urgência para, de viva voz, expor as propostas ora apresentadas.

Com os melhores cumprimentos.

O Presidente do Conselho Directivo



Luís Cabaço Martins

N.º de páginas (incluída esta): 18

MEDIDAS A CONTEMPLAR NO ORÇAMENTO DE ESTADO PARA 2013

PROPOSTA DA ANTROP

Nota prévia:

Analisada a proposta de lei do Governo para o Orçamento de Estado para 2013, não obstante vivermos um cenário de crise profunda que impõe – de acordo com o próprio Governo – a introdução de medidas de agravamento fiscal muito rigorosas, designadamente ao nível do rendimento do trabalho, verificamos a manutenção, e em alguns casos, o **aumento do esforço financeiro do Estado**, através do pagamento de **indenizações compensatórias às empresas públicas de transporte**.

Trata-se de uma situação recorrente mas que poderia ser significativamente alterada, no sentido da redução ou eliminação desse esforço estatal, caso o Governo adoptasse as propostas da ANTRÓP para o sector, entre as quais se contam as que neste documento se apresentam.

Pensamos que estas, face à difícil situação do país, ganham pertinência e oportunidade.

Assim, a ANTRÓP propõe que, no Orçamento de Estado 2013, sejam incluídas as medidas seguintes:

- 1. Concretização do princípio de diferenciação positiva do transporte público;**
 - 1.1. Contribuição de Transportes Públicos**
 - 1.2. Gasóleo Social**

- 2. Dedução no IRS das despesas de transporte público;**

- 3. Atribuição de benefícios às empresas que comprem títulos de transporte para os seus trabalhadores;**

- 4. Eliminação da exclusão do sector dos transportes dos benefícios fiscais à Interioridade.**

1. Concretização do princípio de diferenciação positiva do transporte público

1.1. Contribuição de Transportes Públicos

No contexto socioeconómico que o País atravessa, as famílias portuguesas viram o seu poder de compra drasticamente reduzido – fruto fundamentalmente do aumento do desemprego e da redução salarial, com inevitáveis reflexos na procura de transportes.

Esta **quebra de procura**, que atingiu nos últimos 12 meses cifras muito preocupantes (entre 10 e 20%, conforme a região do país e os títulos de transporte considerados), tem gerado, como consequência directa, e, diga-se, necessária para garantir o equilíbrio das empresas de transporte, a progressiva **redução da oferta e da qualidade de serviços de transporte público**, afectando a satisfação da mobilidade das populações.

Trata-se de um círculo vicioso a que urge pôr termo, e que só será solucionado com o fomento do uso do transporte público, através da sua diferenciação positiva, face ao transporte particular.

Por outro lado, é urgente introduzir medidas que contribuam para a redução da dependência energética e das emissões de gases com efeito de estufa, sendo que neste domínio o transporte público é um instrumento de promoção de novos patamares de desempenho ambiental.

O princípio da diferenciação positiva do transporte público face ao transporte particular é um factor determinante para o desenvolvimento da mobilidade sustentável, contribuindo para **incentivar a utilização do transporte público** – com consequentes impactos positivos nos domínios económico, energético, ambiental e da segurança rodoviária.

Defende a ANTRÓP que a sua concretização deverá ser sustentada através da criação de uma **“Contribuição de Transportes Públicos”**, inserida na carga fiscal dos combustíveis.

Actualmente, o acervo fiscal que onera os combustíveis é composto pelo ISP, uma “Contribuição de Serviço Rodoviário” e pela taxa de IVA que incide sobre o preço sem taxas e a restante carga fiscal.

ESTRUTURA DOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS EM PORTUGAL CONTINENTAL			
Fonte: Direcção Geral Energia e Geologia			
Referência: Valor médio preço por Litro a 1-10-2012			
Legenda:			
PST - Preço Sem Taxas			
ISP - Imposto Sobre Produtos Petrolíferos			
CSR - Contribuição de Serviço Rodoviário			
CTP - Contribuição de Transporte Público			
IVA - Valor do IVA			
PVP - Preço de Venda ao Público			
Cenário Actual:			
	Gasolina 95	Gasolina 98	Gasóleo
PST	0,77200	0,83900	0,83000
ISP	0,51895	0,51895	0,27841
CSR	0,06547	0,06547	0,08798
IVA	0,31198	0,32739	0,27517
PVP	1,668	1,751	1,472
Novo Cenário: (Proposta ANTROP)			
	Gasolina 95	Gasolina 98	Gasóleo
PST	0,77200	0,83900	0,83000
ISP	0,51895	0,51895	0,27841
CSR	0,06747	0,06747	0,08998
CTP	0,00500	0,00500	0,00500
IVA	0,31359	0,32900	0,27678
PVP	1,677	1,759	1,480
Alterações da carga fiscal:			
			← 0,002 Variação na CSR (€/L) prevista OE2013
			← 0,005 Incorporação da CTP (€/L) proposta ANTROP para OE2013
Impacto:			
Variação PVP (€/L)	0,00861	0,00861	0,00861
Variação PVP (%)	0,52%	0,49%	0,59%

A proposta da ANTROP consiste na criação de uma contribuição de meio cêntimo de Euro por cada Litro de combustível (Gasóleo e Gasolinas) e cujo **impacto no preço final de venda ao público**, considerando já o aumento de 2€/1000 Litros da Contribuição de Serviço Rodoviário que consta na primeira proposta do Governo para o Orçamento de Estado de 2013, e aos preços actuais, **seria de apenas 0,49% a 0,59%** de acordo com o tipo de combustível (ver quadro acima).

Face ao consumo anual de gasolina e gasóleo rodoviários, esta contribuição de meio cêntimo por litro gerará cerca de 25 milhões de euros, através de uma medida muito pouco percebida para os contribuintes, mas que pode contribuir com um importante volume de receitas a aplicar no financiamento do sector do transporte público.

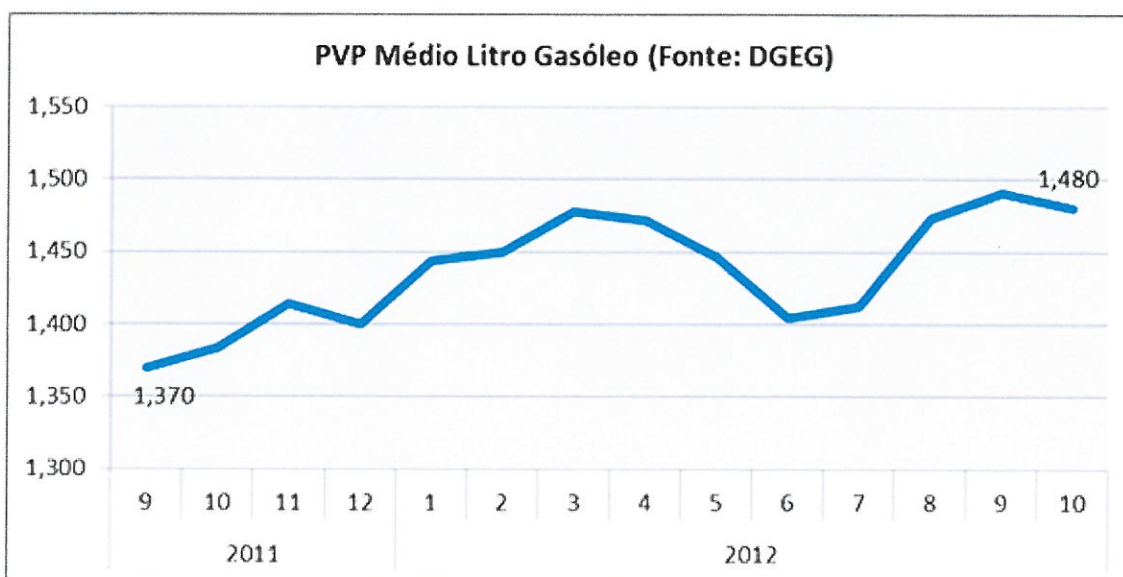
Os ganhos financeiros obtidos através da implementação desta medida poderiam compensar necessárias medidas para a redução de custos das empresas ou mesmo para a recuperação das mesmas, mas sobretudo, **permitiriam a atribuição de maior subsídio directa aos utilizadores de transporte público através da ampliação dos escalões sociais com direito a descontos nos títulos de transporte.**

A aplicação desta medida terá um impacto público reduzido, bem como efeitos positivos nos resultados de exploração dos serviços de transportes urbanos, reflectindo-se na diminuição do esforço financeiro do Estado, em relação às empresas rodoviárias de capitais públicos e dos Municípios envolvidos.

1.2. Gasóleo Social

Desde 2005 que a actualização tarifária tem como base um mecanismo de actualização automática acordado entre o Estado e a ANTROP que depende da evolução dos principais custos das empresas de transportes, designadamente **o preço dos combustíveis.**

Num enquadramento como o actual de subida de preços dos combustíveis - os quais tiveram um crescimento de 10% nos últimos 12 meses (ver quadro em baixo), prevendo-se a continuação da escalada dos preços – este factor, no processo de actualização tarifária, acaba por ter um efeito potenciador do aumento dos títulos de transporte.



Fonte: DGEG

Assim, e tendo como objectivo limitar as actualizações tarifárias, vem a ANTROP propor que seja introduzido o **“Gasóleo Social”**.

Este mecanismo, que já foi referenciado em anteriores Orçamentos de Estado e cujo processo legislativo chegou a ser iniciado em 2008, consiste na redução (isenção parcial), para as Empresas de Transporte de Passageiros, do Imposto sobre os Produtos Petrolíferos e Energéticos (ISP), incidente sobre o gasóleo rodoviário adquirido em Portugal e consumido por estas na realização de serviço público, através da alteração ao Código dos Impostos Especiais de Consumo, cuja autorização legislativa para o efeito poderá ser incluída no OE 2013 – sendo fixado um valor €/litros da isenção.

A implementação desta medida surge como consequência da adaptação fiscal à **Directiva 2003/96/CE do Conselho, de 27 de Outubro**.

Esta proposta permitirá **controlar a evolução de tarifas (que teriam actualizações basicamente associadas à evolução da inflação)**, não criando constrangimentos financeiros às empresas de transporte pesado de passageiros, públicas ou privadas, e assegurando condições de atractividade ao transporte público.

A operacionalização desta medida poderá ser feita através do reembolso do imposto pago até a um limite máximo anual de litros por veículo beneficiário, ficando a concessão deste benefício fiscal dependente do cumprimento de requisitos e condições essenciais à sua gestão e controlo a regulamentar.

Para o efeito juntamos cópia das peças do processo legislativo elaborado em 2008 a propósito desta matéria, e que poderá ser adoptado no caso vertente.

2. Dedução no IRS das despesas de transporte público

Deverá ser consagrada a possibilidade de dedução, em sede de IRS, do valor das despesas de transporte público efectuadas pelos contribuintes.

3. Atribuição de benefícios às empresas que comprem títulos de transporte para os seus trabalhadores

As empresas que comprem títulos de transporte para os seus trabalhadores devem ter benefícios, devendo taxar-se mais aquelas que atribuem viaturas individuais de serviço, as quais poderão representar já, nas áreas metropolitanas, cerca de 30% do tráfego automóvel total!

Nesse sentido propõe-se a criação de um **Ticket Transporte Público**, com o mesmo regime legal de outros vales sociais já implementados, como é exemplo o Ticket Infância ou Refeição.

Esta medida irá certamente estimular a utilização do transporte público em detrimento do transporte individual, conferindo maior sustentabilidade ao sector dos transportes públicos de passageiros.

No actual contexto de adversidade económica, esta medida vai ao encontro das necessidades dos trabalhadores e empresas numa forma sustentável do ponto de vista económico e social, contribuindo para aumentar a motivação dos colaboradores e consequente aumento de produtividade.

4. Eliminação da exclusão do sector dos transportes dos benefícios fiscais à Interioridade

No n.º 1 do artigo 43.º, relativo à interioridade, o Estatuto dos Benefícios Fiscais (EBF) reduz a taxa de IRC a 15%, prevista no n.º 1 do artigo 80.º do CIRC, para as entidades cuja actividade principal se situe nas áreas beneficiárias. No entanto, a alínea c) do artigo 2.º da Portaria n.º 170/2002, de 28 de Fevereiro, exclui os transportes no que diz respeito a esta redução da taxa de IRC.

A ANTRÓP representa 112 empresas de transporte rodoviário de pesados de passageiros, distribuídas por todo o país, sendo que uma parte das empresas associadas se encontra em zonas abrangidas pelo benefício fiscal à Interioridade. A especificidade e o risco destas zonas, aliás reconhecido através da criação deste benefício fiscal, e face à actual crise económica, tornam premente a eliminação da exclusão dos transportes do rol das actividades beneficiárias da redução da taxa de IRC, medida que tem impacto reduzido para o Estado e é, aliás, da mais elementar justiça.

19 de Outubro de 2012

O Conselho Directivo

Gasóleo Profissional para veículos afectos ao transporte rodoviário público de passageiros**Processo legislativo**

- Foi acordado na reunião tida na SEAF (presentes GSET, IMTT, DGAIEC e SEAF) que seria apropriada a apresentação pelo Governo de uma Proposta de Lei à Assembleia da República para estabelecimento do benefício fiscal em causa (o que evitaria o mecanismo de Proposta de Lei de autorização legislativa e decreto-lei autorizado, que teria que voltar ao circuito legislativo do Governo). O objectivo seria poupar tempo e conseguir materializar o benefício fiscal com a celeridade possível;
- O Grupo de Trabalho, a criar através de Despacho Conjunto SET/SEAF, trabalharia no projecto de Portaria referido no n.º 5 do Artigo 2.º da Proposta de Lei (a Portaria definiria os mecanismos para a gestão e controlo do benefício fiscal).

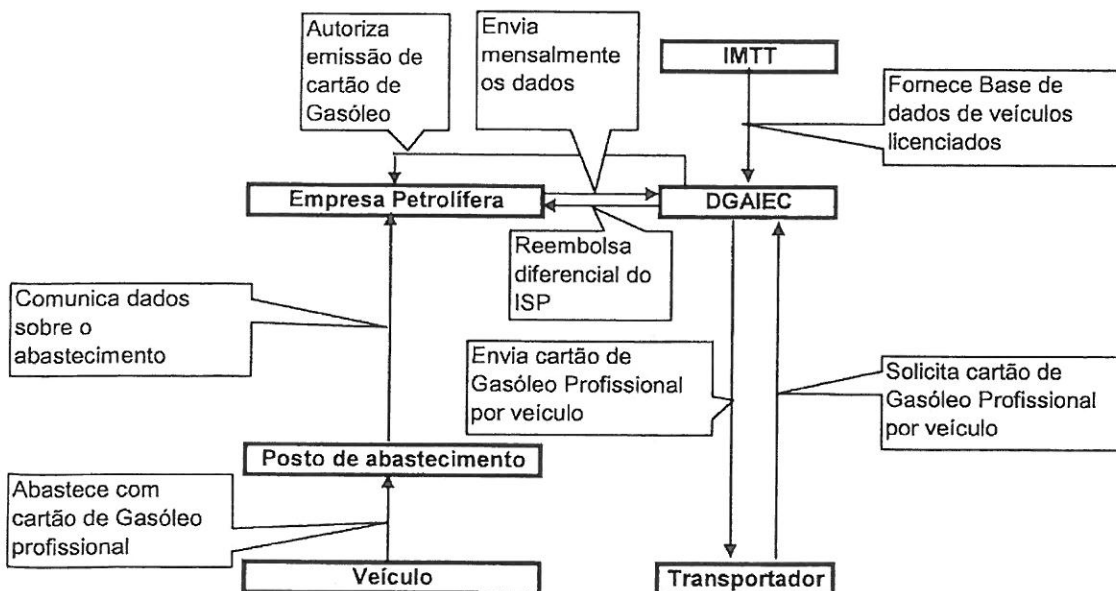
A SEAF/DGAIEC produziu e apresentou ao IMTT um ante-projecto de Proposta de Lei, para comentários; o IMTT produziu e apresentou à SEAF um ante-projecto de Despacho Conjunto, para comentários.

No que se refere à Proposta de Lei (em anexo), são os seguintes os seus principais contornos:

- Âmbito: consagra o benefício fiscal de taxa reduzida de ISP (gasóleo profissional), aplicável, a título experimental, ao transporte público rodoviário colectivo de passageiros;
- Os efeitos da experiência piloto devem ser avaliados em Dezembro de 2008;
- Prevê-se a possibilidade de extensão futura a outros sub-sectoros (ex. mercadorias);
- Do ponto de vista legislativo, o benefício fiscal concretiza-se através de uma alteração ao Artigo 71.º do Código dos Impostos Especiais de Consumo;
- O valor do reembolso é fixado em € 81,41/1000 litros, sendo a isenção efectuada por reembolso (limite máximo para cada veículo beneficiário de 30.000 litros/ano);
- A concessão do benefício fiscal fica dependente de: (i) licenciamento prévio dos veículos/titulares junto do IMTT; (ii) utilização de meios de identificação e pagamento específicos para cada veículo (*cf. infra* informação sobre cartões micro circuito); (iii) declaração anual do n.º de kms percorridos pelo veículo (1 de Janeiro a 31 de Dezembro); (iv) tal informação deve ser obtida, sempre que possível, através de informação recolhida no tacógrafo (digital ou analógico).
- Note-se que relativamente a este ponto, poderá haver alguma dificuldade no cruzamento de dados (kms percorridos vs consumos) dado que o Regulamento comunitário (CE) 561/2006, excepciona o uso do tacógrafo digital nos casos de veículos afectos ao serviço regular de transporte de passageiros, cujo percurso em linha não ultrapasse 50 kms (o que deixaria de fora uma parte significativo dos veículos abrangidos);
- *A forma de colmatar essa falha de informação seria a promoção de acções de fiscalização periódicas (periodicidade a definir) – cruzamento de dados por amostragem. A responsabilidade por tais acções de fiscalização seria do IMTT e da DGAIEC.*

Reembolso do ISP (gasóleo profissional)

- Será atribuído a cada veículo, previamente licenciado pelo IMTT, um cartão micro circuito que será obrigatoriamente usado em cada abastecimento de gasóleo “profissional”;
- Note-se que noutras situações de taxa reduzida/isenção de ISP (exemplo, gasóleo usado nas embarcações de pesca costeira) compete à Direcção-Geral das Pescas a atribuição destes cartões de micro circuito; noutros casos (isenções de ISP para a navegação costeira, incluindo os rebocadores, as dragas, as gruas e os pontões, bem como as embarcações para a navegação marítimo-turística) essa atribuição compete à DGAIEC;
- No caso concreto do gasóleo profissional para veículos afectos ao transporte rodoviário público de passageiros será necessário estabelecer, em coordenação com a DGAIEC, quem será a entidade competente para a atribuição do cartão (DGAIEC ou IMTT);
- O mecanismo de reembolso do ISP seria o seguinte: (i) os veículos abrangidos, identificados através do cartão de micro circuito abastecem-se de gasóleo “profissional”, pagando o preço com redução; (ii) a devolução ou reembolso do ISP (diferença entre a taxa normal e a taxa reduzida) opera entre as “empresas petrolíferas” e a DGAIEC.



Proposta de Lei

Exposição de Motivos

O Programa do Governo para o sector dos transportes tem por base o conceito de mobilidade sustentável, enquanto instrumento de promoção de novos patamares de desempenho ambiental e da elevação dos padrões da qualidade de vida dos cidadãos, assumindo-se como motor do crescimento económico do País e factor de acréscimo da coesão requerida pelo progressivo equilíbrio funcional do território.

É pois urgente prosseguir uma estratégia de mobilidade integrada que permita potenciar um sistema de transporte público fiável, com qualidade ambiental e financeiramente sustentável.

Da mesma forma, o cumprimento dos compromissos assumidos por Portugal no âmbito do Protocolo de Quioto em matéria de emissões implica, necessariamente, considerar o transporte público como um dos pilares da estratégia do Governo para alcançar a mobilidade sustentável.

A concretização do princípio da diferenciação positiva do transporte público face ao particular é, reconhecidamente, para o Governo um factor determinante para o desenvolvimento da mobilidade sustentável, contribuindo para incentivar a utilização do transporte público com os consequentes impactos positivos nos domínios energético, ambiental e da segurança rodoviária.

A recente evolução da economia internacional, a par dos últimos aumentos do preço do petróleo, têm vindo a colocar dificuldades financeiras aos operadores de transporte público rodoviário, uma vez que o gasóleo tem um peso significativo na estrutura de custos das

empresas deste sector de actividade e cujos aumentos de preço se têm vindo a acentuar mais que proporcionalmente em relação aos restantes factores produtivos.

Este agravamento continuado dos preços do gasóleo colocando entraves ao desenvolvimento e modernização dos operadores de transportes implica, igualmente, um agravamento dos custos de produção do transporte.

É neste contexto e no respeito pelas disposições da Directiva n.º 2003/96/CE do Conselho, de 27 de Outubro, que diversos países da União Europeia adoptaram medidas fiscais de diferenciação positiva do transporte público rodoviário, destacando-se o caso de Espanha que implementou desde o início de 2007, um sistema caracterizado pela possibilidade de devolução de parte do “*impuesto especial sobre hidrocarburos*”, correspondente ao Imposto sobre os Produtos Petrolíferos e Energéticos (ISP).

Com o objectivo de concretizar a política de mobilidade sustentável definida pelo Governo, promovendo o respeito pelo ambiente e a utilização do transporte público importa, também em Portugal, prever a diferenciação positiva do transporte público face ao particular através do estabelecimento de uma tributação do gasóleo utilizado pelas empresas de transporte público rodoviário colectivo de passageiros inferior à existente para os consumidores em geral, com base nos valores mínimos da taxa do ISP previstos na Directiva n.º 2003/96/CE do Conselho, de 27 de Outubro.

Assim, nos termos da alínea d) do artigo 197.º da Constituição, o Governo apresenta à Assembleia da República a seguinte proposta de lei:

Artigo 1.º

Âmbito

- 1 - A presente lei consagra a redução do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos (ISP) incidente sobre o gasóleo rodoviário utilizado como carburante para fins comerciais, no continente.
- 2 - A tributação reduzida do gasóleo rodoviário para fins comerciais é apenas aplicável, a título experimental, ao transporte público rodoviário colectivo de passageiros, devendo os respectivos efeitos ser objecto de avaliação, até final de Dezembro de 2008.
- 3 - A extensão deste regime especial de gasóleo comercial a outros sectores do transporte público rodoviário fica dependente da avaliação prevista no número anterior, bem como da evolução legal e das práticas adoptadas em outros países da União Europeia.

Artigo 2.º

Alteração ao Código dos Impostos Especiais de Consumo

É aditado ao Código dos Impostos Especiais de Consumo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 566/99, de 22 de Dezembro, abreviadamente designado por Código dos IEC, o artigo 71.º B com a seguinte redacção:

«Artigo 71.ºB

Isenção para o gasóleo rodoviário utilizado como carburante para fins comerciais

- 1 - Fica parcialmente isento do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos (ISP) o gasóleo rodoviário, classificado pelos códigos NC 2710 19 41 a 2710 19 49 que, comprovadamente, seja utilizado como carburante no transporte público rodoviário colectivo de passageiros, regular ou ocasional, efectuado por veículos automóveis das

categorias M2 e M3, tal como definido no Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio que aprovou o Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, conforme alterado pelo Decreto-Lei n.º 198/2007, de 16 de Maio.

2 - O valor da isenção prevista no número anterior é fixado em € 81,41/1000 litros.

3- A isenção é efectuada através do reembolso do imposto pago, até ao limite máximo anual por veículo beneficiário de 30.000 litros.

4 – A concessão deste benefício fiscal fica dependente de:

a) Licenciamento prévio no IMTT, I.P. dos veículos abrangidos e respectivos titulares;

b) Utilização de meios de identificação e de pagamento específicos por cada veículo beneficiário;

c) Declaração anual do número de quilómetros percorrido por veículo no período de 1 de Janeiro a 31 de Dezembro do ano a que se refere a declaração, devendo estes dados ser obtidos a partir do tacógrafo, sempre que este esteja instalado nos veículos.

5– Os requisitos a que se refere o número anterior, bem como outras condições essenciais à gestão e controlo deste benefício fiscal são regulamentados por portaria dos membros do Governo da área das finanças e dos transportes.»

Artigo 3.º

Entrada em vigor

As alterações introduzidas pela presente lei ao Código dos IEC, entram em vigor no dia útil seguinte ao da respectiva publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros,

O Primeiro-Ministro,

O Ministro da Presidência,

O Ministro dos Assuntos Parlamentares

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA E DAS OBRAS
PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

DESPACHO CONJUNTO N.º

O Programa do Governo para o sector dos transportes tem por base o conceito de mobilidade sustentável, enquanto instrumento de promoção de novos patamares de desempenho ambiental e da elevação dos padrões da qualidade de vida dos cidadãos, assumindo-se como motor do crescimento económico do País e factor de acréscimo da coesão requerida pelo progressivo equilíbrio funcional do território.

É pois urgente prosseguir uma estratégia de mobilidade integrada que permita potenciar um sistema de transporte público fiável, com qualidade e ambiental e financeiramente sustentável.

Da mesma forma, o cumprimento dos compromissos assumidos por Portugal no âmbito do Protocolo de Quioto em matéria de emissões implica, necessariamente, considerar o transporte público como um dos pilares da estratégia do Governo para alcançar a mobilidade sustentável.

A concretização do princípio da diferenciação positiva do transporte público face ao particular é, reconhecidamente, para o Governo um factor determinante para o desenvolvimento da mobilidade sustentável, contribuindo para incentivar a utilização do transporte público com os consequentes impactos positivos nos domínios energético, ambiental e da segurança rodoviária.

A recente evolução da economia internacional, a par dos últimos aumentos do preço do petróleo, têm vindo a colocar dificuldades financeiras aos operadores de transporte público rodoviário, uma vez que o gasóleo tem um peso significativo na estrutura de custos das empresas deste sector de actividade e cujos aumentos de preço se têm vindo a acentuar mais que proporcionalmente em relação aos restantes factores produtivos.

Este agravamento continuado dos preços do gasóleo colocando entraves ao desenvolvimento e modernização dos operadores de transporte implica, igualmente, um agravamento dos custos de produção do transporte.

É neste contexto e no respeito pelas disposições da Directiva n.º 2003/96/CE do Conselho, de 27 de Outubro, que diversos países da União Europeia adoptaram medidas fiscais de diferenciação positiva do transporte público rodoviário, destacando-se o caso de Espanha que implementou desde o início de 2007, um sistema caracterizado pela possibilidade de devolução de parte do “*impuesto especial sobre hidrocarburos*”, correspondente ao Imposto sobre Produtos Petrolíferos (ISP).

Com o objectivo de concretizar a política de mobilidade sustentável definida pelo Governo, promovendo o respeito pelo ambiente e a utilização do transporte público importa, também em Portugal, prever a diferenciação positiva do transporte público face ao particular através do estabelecimento de um preço do gasóleo para as empresas de transporte público rodoviário colectivo de passageiros inferior ao existente para o público em geral, com base nos valores mínimos da taxa do ISP propostos pela Directiva n.º 2003/96/CE do Conselho, de 27 de Outubro.

Nestes termos, determina-se o seguinte:

1 - É constituído um Grupo de Trabalho (GT) para estudo da criação de uma taxa reduzida de Imposto sobre os Produtos Petrolíferos (ISP) aplicável ao gasóleo utilizado para fins comerciais (comumente designado por “gasóleo profissional”), na sua utilização no transporte público rodoviário colectivo de passageiros por habilitadas para a sua realização.

2 - O GT é presidido pelo Presidente do Conselho Directivo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P. (IMTT) e integrará representantes dos Gabinetes dos Secretários de Estado dos Assuntos Fiscais e dos Transportes, bem como um representante do IMTT e um representante da Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo (DGAIEC).

3 - Na linha dos princípios acima enunciados, deverá o GT:

- a) Proceder à elaboração de um ante-projecto legislativo que materialize a aplicação de uma taxa reduzida de ISP ao gasóleo usado como carburante para fins comerciais (ou gasóleo profissional), que consubstancie uma medida de diferenciação positiva do transporte público rodoviário colectivo de passageiros;
- b) Elaborar informação justificativa detalhada das opções técnicas e jurídicas tomadas, tendo em conta os impactes em termos de despesa fiscal.

4 - Na elaboração dos ante-projectos legislativos necessários à materialização do referido no número anterior, o GT deverá seguir as seguintes orientações:

- a) Ter como pressuposto o regime constante da Directiva n.º 2003/96/CE, do Conselho, de 27 de Outubro de 2003, nomeadamente a disposição transitória constante do n.º 7 do respectivo Artigo 18.º;
- b) Ter em conta exemplos de direito comparado, considerando, nomeadamente a experiência de outros Estados-Membros da União Europeia que introduziram o gasóleo profissional nos respectivos ordenamentos jurídicos, como é o caso da Espanha;
- c) Ter em conta o mecanismo do reembolso/devolução do imposto (ISP) suportado, prevendo mecanismos que facilitem a implementação e controlo destas medidas pelas entidades competentes, tendo em conta o universo abrangido, *i.e.* as empresas que se dediquem ao transporte público rodoviário colectivo de passageiros;
- d) Ter em conta que o mecanismo a prever, tem a natureza de experiência-piloto, podendo, em momento posterior e tendo em conta a evolução da respectiva aplicação, ser alargado a outros sectores do transporte público rodoviário.

5 - O GT poderá, em uma ou mais sessões, promover a audição das associações representativas dos profissionais do transporte rodoviário público, bem como associar representantes de outros ministérios, cuja participação se revele necessária.

6 - O GT apresentará os respectivos trabalhos até ao dia 31 de Janeiro de 2008.

Feito em 20 de Dezembro de 2007

O Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais

(João Amaral Tomaz)

A Secretária de Estado dos Transportes

(Ana Paula Vitorino)