

Luís Soares

De: Comissão 6ª - CEOP XII
Enviado: quinta-feira, 1 de Março de 2012 12:18
Para: Iniciativa legislativa
Cc: DAC Correio; DRAA 2ª Série Publicação
Assunto: P JL 169/XII/1ª - Parecer
Anexos: Parecer P JL 169 XII.pdf; Parecer generalidade P JL 169_XII.doc

Colegas,

Encarrega-me o Senhor Presidente da Comissão de Economia e Obras Públicas, Senhor Deputado Luís Campos Ferreira, de enviar o Parecer em epígrafe, aprovado na reunião desta Comissão de 29 fevereiro, por unanimidade, verificando-se a ausência do PEV e que teve como autor do parecer o Sr. Dep. Nuno Matias (PSD).

Cumprimentos

Conceição Martins
Comissão de Economia e Obras Públicas
Assembleia da República
Tel. 21 391 95 01 Fax 21 391 74 38
Email: cmartins@ar.parlamento.pt



Parecer

Projeto de Lei n.º 169/XII (1.^a) – (PS)

Procede à primeira alteração ao Decreto-lei n.º 136/2006, de 26 de Julho, que estabelece os princípios de utilização nos veículos automóveis ligeiros e pesados de gases de petróleo liquefeito, designados por GPL.

Autor(a): Deputado(a)
Nuno Matias



Comissão de Economia e Obras Públicas

ÍNDICE

PARTE I - CONSIDERANDOS

PARTE II - OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER

PARTE III - CONCLUSÕES

PARTE IV- ANEXOS

PARTE I – CONSIDERANDOS

O suprarreferido projeto de lei, da autoria do Grupo Parlamentar do Partido Socialista, deu entrada no passado dia 10 de fevereiro, tendo sido distribuída à Comissão de Economia e Obras Públicas no dia 13 de fevereiro.

Procede à primeira alteração ao Decreto-lei n.º 136/2006, de 26 de julho, que estabelece os princípios de utilização nos veículos automóveis ligeiros e pesados de gases de petróleo liquefeito, designados por GPL, considerando que:

- 1- O GPL Auto assume-se como uma alternativa à gasolina e ao diesel, observando-se, cada vez mais, nos dias que correm, uma tendência de crescimento a nível europeu e mundial. A título de exemplo, segundo a AEGPL, a quota de mercado no ano de 2010, associada ao GPL Auto na Europa, ascendia a 5% do total do parque automóvel.
- 2- Este tipo de combustível assume-se como uma boa solução ao nível ambiental e económico. Na verdade, do ponto de vista ambiental, um veículo GPL emite vinte vezes menos quantidade de NOx e gera entre 10 a 14% menos emissões de CO2, do que um veículo a diesel. Importa referir que a qualidade do ar, sobretudo em meios urbanos, é extremamente afetada pelo NOx e partículas emitidas pelos veículos. A nível económico, este tipo de combustível é considerado vantajoso para os consumidores, uma vez que é significativamente mais barato que os restantes combustíveis e caracteriza-se por diminuir os custos associados à manutenção dos veículos automóveis.
- 3- O GPL auto assume-se como uma solução técnica fiável, segura e devidamente testada. Em Portugal existe uma rede de instaladores devidamente credenciados, no entanto, este tipo de combustível tem vindo a sofrer medidas discriminatórias, nomeadamente:
 - i) A regulamentação em vigor impõe que os automóveis convertidos para GPL Auto usem um dístico identificativo na carroçaria, sob pena da aplicação da respetiva coima. Esta imposição é comumente entendida como uma desqualificação social, levando muitos potenciais consumidores a não optar pela conversão dos veículos. Importa referir que de acordo com a Folha de opinião n.º 50 de Junho de 2010, da APETRO, Portugal, Hungria e Bulgária são dos poucos países onde se aplica esta regra.



Comissão de Economia e Obras Públicas

- ii) A regulamentação em vigor também impõe a proibição de estacionamento de veículos movidos a GPL em parques de estacionamento subterrâneos. Esta discriminação impõe um grave entrave ao desenvolvimento do segmento GPL. De acordo com o estudo elaborado para a APETRO- Associação Portuguesa de Empresas Petrolíferas, intitulado "*Estudo com vista a avaliar as condições de segurança em parques de estacionamento subterrâneos com a presença de veículos movidos a GPL*", está provado que não existe risco na circulação nem no estacionamento deste tipo de veículos. Ou seja, o conjunto de equipamentos que compõem a grande maioria dos veículos GPL já dispõe de sistemas adequados de segurança. Neste ponto, também importa referir que Portugal é dos poucos países europeus onde esta discriminação se verifica, de acordo com a Folha de Opinião n.º 50 de Junho de 2010, da APETRO.
- 4- Segundo a APETRO, não existem razões do ponto de vista de segurança que justifiquem a proibição de estacionamento em parques subterrâneos, de veículos movidos a GPL, assim como a necessidade de usarem um dístico identificador, desde que cumpram os requisitos técnicos previstos no Regulamento ECE/ONU n.º 67.

Conformidade com os requisitos formais, constitucionais e regimentais

A presente iniciativa é apresentada pelo grupo parlamentar do Partido Socialista (PS), no âmbito do poder de iniciativa da lei, em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 167.º da Constituição e no artigo 118.º do Regimento. Exercer a iniciativa da lei é um dos poderes dos Deputados [alínea b) do artigo 156.º da Constituição e alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento] e um dos direitos dos grupos parlamentares [alínea g) do n.º 2 do artigo 180.º da Constituição e alínea f) do artigo 8.º do Regimento].

São observados os requisitos formais respeitantes às iniciativas em geral [n.º 1 do artigo 119.º e alíneas a), b) e c) do n.º 1 do artigo 124.º do Regimento] e aos projetos de lei, em particular (n.º 1 do artigo 123.º do Regimento), o que significa que a iniciativa originária toma a forma de projeto de lei, porque é exercida pelos Deputados ou grupos parlamentares, está redigida sob a forma de artigos, tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto, é precedida de uma exposição de motivos e é subscrita por 12 Deputados (o limite máximo de assinaturas nos projetos de lei é de 20).

Não se verifica violação aos "Limites da iniciativa" impostos pelo Regimento, no que respeita ao disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 120.º (não infringe a Constituição, define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa e não



Comissão de Economia e Obras Públicas

implica aumento das despesas ou diminuição das receitas do Estado previstas no Orçamento).

Verificação do cumprimento da lei formulário

A Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, com as alterações subsequentes, estabelece regras a observar no âmbito da publicação, identificação e formulário de diplomas.

Como estamos perante uma iniciativa legislativa, observadas algumas disposições da designada "lei formulário" e caso a mesma venha ser aprovada sem alterações, apenas se pode referir o seguinte:

- Esta iniciativa contém disposição expressa sobre a entrada em vigor, pelo que se aplica o disposto no n.º 1 do artigo 2.º da citada lei (*"A presente lei entra em vigor no prazo de 90 dias após a sua publicação"*);
- Será publicada na 1.ª série do *Diário da República*, revestindo a forma de lei [alínea c) do n.º 2 do artigo 3.º da "lei formulário"];
- A presente iniciativa tem um título que traduz sinteticamente o seu objeto, pelo que está em conformidade o n.º 2 do artigo 7.º da "lei formulário"¹, e respeita o disposto n.º 1 do artigo 6.º da mesma lei, uma vez que altera o Decreto-Lei n.º 136/2006, de 26 de julho², e indica o número de ordem da alteração introduzida.

PARTE II - OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER

O signatário do presente parecer exime-se de manifestar, nesta sede, a sua opinião política sobre a proposta em apreço, a qual é, de resto, de "*elaboração facultativa*" conforme o disposto no n.º 3 do artigo 137.º do Regimento da Assembleia da República.

¹ O título do Decreto-Lei n.º 136/2006, de 26 de julho, é o seguinte: "Regula a utilização do gás de petróleo liquefeito (GPL) como combustível nos automóveis e revoga o Decreto-Lei n.º 195/91, de 25 de Maio"

² Efetuada consulta à base DIGESTO, verificamos que o Decreto-Lei n.º 136/2006, de 26 de julho, não sofreu, até ao momento, alterações de redação.



Comissão de Economia e Obras Públicas

PARTE III - CONCLUSÕES

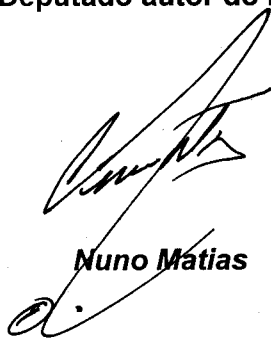
Face ao exposto, a Comissão de Economia e Obras Públicas é de parecer que o Projeto de Lei n.º 169/XII reúne os requisitos constitucionais e regimentais para ser discutida e votada em plenário.

PARTE IV- ANEXOS

Segue em anexo ao presente relatório a nota técnica elaborada pelos serviços da Assembleia nos termos do artigo 131.º do Regimento.

Palácio de S. Bento, 29 de fevereiro de 2012

O Deputado autor do Parecer



Nuno Matias

O Presidente da Comissão



Luis Campos Ferreira

Projecto de Lei n.º169/XII (1.ª)

Procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 136/2006, de 26 de julho, que estabelece os princípios de utilização nos veículos automóveis ligeiros e pesados de gases de petróleo liquefeito, designados por GPL

Data de admissão: 13 de fevereiro de 2012

Comissão de Economia e Obras Públicas (6.ª)

Índice

- I. Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa
- II. Apreciação 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. Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua aplicação

Elaborada por: Maria da Luz Araújo (DAPLEN), Teresa Félix (BIB); Rui Brito (DILP) e Luísa Colaço (DAC)

Data: 24 de fevereiro de 2012

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

O projeto de lei em apreço é apresentado por 12 Deputados do PS, que pretende alterar as regras a que estão obrigados os veículos que usam gases de petróleo liquefeito (GPL). Defendem os proponentes que a obrigação que estes veículos têm de usar um dístico identificativo na carroçaria e bem como a proibição que sobre eles impende de estacionar em parques de estacionamento subterrâneo são fatores discriminatórios que têm prejudicado o crescimento do sector GPL Auto no nosso país e não contribuem para a promoção de um tipo de transporte mais sustentável.

Assim, os autores do projeto de lei propõem alterar os artigos 3.º, 9.º, 10.º e 12.º do Decreto-Lei n.º 136/2006, de 26 de julho, que regula esta matéria. Insere-se, a seguir, um quadro comparativo entre a atual redação destas normas e a redação agora proposta, para mais fácil compreensão das alterações propostas:

Decreto-Lei n.º 136/2006	Projeto de lei n.º 169/XII
<p>Artigo 3.º</p> <p>Características dos automóveis</p> <p>1 - Os automóveis que utilizem GPL devem garantir um nível de segurança adequado, devendo, para o efeito, obedecer às prescrições técnicas fixadas em regulamento aprovado por portaria conjunta dos Ministros da Administração Interna e da Economia e da Inovação.</p> <p>2 - A utilização de GPL nos automóveis não exclui a possibilidade destes disporem de um sistema de alimentação para outro combustível.</p>	<p>Artigo 3º</p> <p>[...]</p> <p>1 – Os automóveis que utilizem GPL devem garantir um nível de segurança adequado, devendo, para o efeito, obedecer às prescrições técnicas fixadas em regulamento aprovado por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pela área da Administração Interna e pela área da Economia.</p> <p>2 – [...]</p>
<p>Artigo 9.º</p> <p>Identificação dos automóveis que utilizam GPL</p> <p>Os automóveis que utilizam GPL como combustível devem exibir de modo visível um dístico identificador, nos termos de regulamento aprovado por portaria conjunta dos Ministros da Administração Interna e da Economia e da Inovação.</p>	<p>Artigo 9º</p> <p>[...]</p> <p>1 – [<i>anterior corpo único do artigo</i>].</p> <p>2 – São dispensados da utilização do dístico previsto no número anterior, os automóveis que utilizam GPL como combustível que cumpram as prescrições técnicas fixadas nos termos do regulamento referido no nº 1 do artigo 3º.</p>
<p>Artigo 10.º</p> <p>Proibição de estacionamento em locais fechados</p> <p>Não é permitido o estacionamento dos automóveis que utilizam GPL:</p> <p>a) Em locais fechados, salvo se os mesmos dispuserem de ventilação natural através de aberturas ao nível do teto e solo que permitam o rápido escoamento para o exterior de uma eventual</p>	<p>Artigo 10º</p> <p>[...]</p> <p>1 – [<i>anterior corpo único do artigo</i>];</p> <p>a) [...];</p> <p>b) [...].</p> <p>2 – A proibição de estacionamento prevista no número anterior não se aplica aos automóveis equipados com componentes de GPL que cumpram</p>

<p>fuga de gases; b) Em locais situados abaixo do nível do solo.</p>	<p>os requisitos técnicos do regulamento referido no nº 1 do artigo 3º.</p>
<p style="text-align: center;">Artigo 12.º Contraordenações</p> <p>1 - Constitui contraordenação rodoviária punível com coima: a) De (euro) 50 a (euro) 250, a violação do disposto no artigo 9.º; b) De (euro) 500 a (euro) 2000, a utilização de componentes não aprovados, nos termos do artigo 4.º, bem como a adaptação de automóveis por entidades não reconhecidas, nos termos do n.º 1 do artigo 6.º; c) De (euro) 1000 a (euro) 3500, a violação do disposto no n.º 1 do artigo 7.º e no artigo 10.º</p> <p>2 - No caso de pessoa coletiva, os montantes mínimo e máximo das coimas previstas no número anterior são elevados ao quádruplo.</p> <p>3 - Sem prejuízo da aplicação da coima prevista na alínea c) do n.º 1, a violação do disposto no artigo 10.º determina a remoção imediata do automóvel, nos termos da legislação aplicável.</p> <p>4 - A negligência é punível, sendo os limites referidos no n.º 1 reduzidos a metade.</p> <p>5 - A repartição do produto das coimas aplicadas ao abrigo do presente artigo rege-se pelo disposto no artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 369/99, de 18 de Setembro.</p>	<p style="text-align: center;">Artigo 12º [...]</p> <p>1 - [...]; a) De € 50 a € 250, a violação do disposto no nº1 do artigo 9º; b) [...]; c) De € 1000 a € 3500, a violação do disposto no nº1 do artigo 7º e do nº1 do artigo 10º.</p> <p>2 - [...].</p> <p>3 - Sem prejuízo da aplicação da coima prevista na alínea c) do n.º 1, a violação do disposto no n.º 1 artigo 10º determina a remoção imediata do automóvel, nos termos da legislação aplicável.</p> <p>4 - [...].</p> <p>5 - [...]]»</p>

Para além destas alterações, o presente projeto de lei revoga também o anexo I da Portaria n.º 350/96, de 9 de agosto, que Aprova o Regulamento Relativo às Características Técnicas dos Veículos Automóveis Que Utilizam Gases de Petróleo Liquefeitos (GPL).

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 presente iniciativa é apresentada pelo grupo parlamentar do Partido Socialista (PS), no âmbito do poder de iniciativa da lei, em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 167.º da Constituição e no artigo 118.º do Regimento. Exercer a iniciativa da lei é um dos poderes dos Deputados [alínea b) do artigo 156.º da

Projecto de Lei n.º169/XII (1.ª)

Comissão de Economia e Obras Públicas (6.ª)

Constituição e alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento] e um dos direitos dos grupos parlamentares [alínea g) do n.º 2 do artigo 180.º da Constituição e alínea f) do artigo 8.º do Regimento].

São observados os requisitos formais respeitantes às iniciativas em geral [n.º 1 do artigo 119.º e alíneas a), b) e c) do n.º 1 do artigo 124.º do Regimento] e aos projetos de lei, em particular (n.º 1 do artigo 123.º do Regimento), o que significa que a iniciativa originária toma a forma de projeto de lei, porque é exercida pelos Deputados ou grupos parlamentares, está redigida sob a forma de artigos, tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto, é precedida de uma exposição de motivos e é subscrita por 12 Deputados (o limite máximo de assinaturas nos projetos de lei é de 20).

Não se verifica violação aos “Limites da iniciativa” impostos pelo Regimento, no que respeita ao disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 120.º (não infringe a Constituição, define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa e não implica aumento das despesas ou diminuição das receitas do Estado previstas no Orçamento).

- **Verificação do cumprimento da lei formulário**

A Lei n.º 74/98, de 11 de Novembro, com as alterações subsequentes, estabelece regras a observar no âmbito da publicação, identificação e formulário de diplomas.

Como estamos perante uma iniciativa legislativa, observadas algumas disposições da designada “lei formulário” e caso a mesma venha ser aprovada sem alterações, apenas se pode referir o seguinte:

- Esta iniciativa contém disposição expressa sobre a entrada em vigor, pelo que se aplica o disposto no n.º 1 do artigo 2.º da citada lei (*“A presente lei entra em vigor no prazo de 90 dias após a sua publicação”*);
- Será publicada na 1.ª série do *Diário da República*, revestindo a forma de lei [alínea c) do n.º 2 do artigo 3.º da “lei formulário”];
- A presente iniciativa tem um título que traduz sinteticamente o seu objeto, pelo que está em conformidade o n.º 2 do artigo 7.º da “lei formulário”¹, e respeita o disposto n.º 1 do artigo 6.º da mesma lei, uma vez que altera o Decreto-Lei n.º 136/2006, de 26 de julho², e indica o número de ordem da alteração introduzida.

III. Enquadramento legal e doutrinário e antecedentes

- **Enquadramento legal nacional e antecedentes**

¹ O título do Decreto-Lei n.º 136/2006, de 26 de julho, é o seguinte: “Regula a utilização do gás de petróleo liquefeito (GPL) como combustível nos automóveis e revoga o Decreto-Lei n.º 195/91, de 25 de Maio”

² Efetuada consulta à base DIGESTO, verificamos que o Decreto-Lei n.º 136/2006, de 26 de julho, não sofreu, até ao momento, alterações de redação.

O Grupo Parlamentar do PS propõe através desta iniciativa alterar os artigos 3.º, 9.º, 10.º e 12.º do Decreto-Lei n.º 136/2006, de 26 de julho, e revogar o Anexo I da Portaria n.º 350/96, de 9 de agosto, removendo algumas limitações na utilização de veículos movidos a Gases de Petróleo Liquefeito (GPL).

A legislação sobre este combustível alternativo remonta à Portaria n.º 19108, de 21 de Março de 1962, que autorizava a sua utilização nos veículos automóveis. No entanto, esta autorização foi mais tarde revogada pela Portaria n.º 503/76, de 9 de agosto. Só passados 15 anos foi de novo permitida a utilização do GPL, através do Decreto-Lei n.º 195/91, de 25 de maio, embora tenha introduzido duas limitações legais, através dos artigos 7.º e 8.º, respetivamente, a colocação do dístico identificador e a proibição de estacionamento em parques que não fossem ao ar livre.

Este diploma de 1991 foi revogado pelo Decreto-Lei n.º 136/2006, de 26 de julho, que manteve em relação a estes dois aspetos a mesma orientação, embora alargasse o espectro do estacionamento, passando a incluir locais fechados desde que os mesmos dispusessem de ventilação natural através de aberturas ao nível do teto e solo, permitindo o rápido escoamento para o exterior de uma eventual fuga de gases.

A iniciativa do PS propõe, então, o fim da obrigatoriedade da colocação do dístico identificador e a permissão de estacionamento em espaços fechados ou subterrâneos para os automóveis equipados com componentes de GPL que cumpram as prescrições técnicas fixadas em regulamento aprovado por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pela área da Administração Interna e pela área da Economia.

É de recordar que a Assembleia da República aprovou o Projeto de Resolução n.º 452/XI, que resultou na Resolução da Assembleia da República n.º 90/2011, de 15 de Abril, que na alínea c) recomendava ao Governo a "equiparação do modelo de utilização e licenciamento de automóveis a GPL em Portugal à dos restantes países da Europa, nomeadamente através da eliminação das medidas de discriminação negativa dos automóveis movidos a GPL".

Atualmente, o Projeto de Resolução n.º 208/XII, ainda em apreciação, recomenda ao Governo que pondere, tendo em conta a segurança dos cidadãos, a possibilidade da permissão do estacionamento de veículos GPL em parques cobertos, assim como a possibilidade de eliminação da obrigatoriedade do dístico identificador nesses mesmos veículos.

Em 2009 uma empresa denominada "Consulsafety, Lda" realizou um "Estudo com vista a avaliar as condições de segurança em parques de estacionamento subterrâneos com a presença de veículos movidos a GPL".

De relevo é também um artigo de opinião da Associação Portuguesa de Empresas Petrolíferas (APETRO), sobre o estacionamento de veículos movidos a GPL, e ainda algumas informações complementares sobre GPL, nomeadamente através da APETRO, da Associação Nacional de Instaladores e Consumidores (ANIC-GPL) e do European Liquefied Petroleum Gas Association (AEGPL) ("Autogas in Europe, The Sustainable Alternative").

- **Enquadramento do tema no plano da União Europeia**

Relativamente à questão dos requisitos técnicos de segurança aplicáveis na União Europeia aos veículos movidos a gás de petróleo liquefeito (GPL), refira-se que, por [Decisão do Conselho](#) de 7 de novembro de 2000 (2000/710/CE), o [Regulamento n.º 67](#)³ da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (UNECE),

³ [Atualizações do Regulamento n.º 67](#)

relativo à homologação dos equipamentos especiais dos automóveis que utilizam gases de petróleo liquefeito (GPL) no seu sistema de propulsão, deve ser incorporado no sistema de homologação de veículos e completar, assim, a legislação em vigor na UE neste domínio.

Para além deste Regulamento, referido na presente iniciativa legislativa, são ainda aplicáveis na UE aos veículos movidos a GPL as prescrições uniformes inseridas, entre outros, nos Regulamentos da UNECE a seguir referidos, que se inserem no âmbito do [Acordo](#) de 1958 sobre a harmonização técnica internacional no sector dos veículos a motor, de que a UE é parte contratante⁴:

- [Regulamento n.º 49](#) da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) – “Prescrições uniformes no que diz respeito às medidas a tomar contra a emissão de gases e partículas poluentes provenientes dos motores de ignição por compressão utilizados em veículos e a emissão de gases poluentes provenientes dos motores de ignição comandada alimentados a gás natural ou a gás de petróleo liquefeito utilizados em veículos”;
- [Regulamento n.º 115](#) da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas relativo à “adoção de disposições uniformes relativas à homologação de:
 - I. Sistemas específicos para o GPL (gás de petróleo liquefeito) a retromontar em veículos a motor para que os sistemas de propulsão destes possam utilizar GPL e
 - II. Sistemas específicos para o GNC (gás natural comprimido) a retromontar em veículos a motor para que os sistemas de propulsão destes possam utilizar GNC”.

Relativamente à questão da utilização de combustíveis alternativos no sector dos transportes rodoviários na União Europeia, cumpre referir que a Comissão Europeia, tendo em vista os objetivos a que se propôs de redução das emissões de CO₂ e a necessidade de dar resposta às preocupações ligadas à segurança na provisão de energia, empreendeu, no âmbito da revisão das políticas ligadas à sustentabilidade dos sistemas de transporte na União Europeia⁵, um conjunto de iniciativas com vista ao desenvolvimento de sistemas de transporte não-poluente⁶, estando prevista a apresentação de uma estratégia relativa aos combustíveis alternativos e respetivas infraestruturas de reabastecimento.⁷

- **Enquadramento internacional**

- **Países europeus**

⁴ Mais informação sobre a aplicação na UE dos regulamentos da UNECE disponível no endereço http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/unece/application/index_en.htm

⁵ Veja-se a este propósito o [Livro Branco](#) da Comissão intitulado “Roteiro do espaço único europeu dos transportes - Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos”, de 28 de Março de 2011.

⁶ Mais informação disponível no endereço http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/clean-transport-systems_en.htm

⁷ A este propósito veja-se o Relatório do Grupo de Peritos Europeus nomeado pela Comissão em Março de 2011 sobre os combustíveis do futuro no domínio dos transportes, disponível no endereço http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/future-transport-fuels_en.htm

A legislação comparada é apresentada para os seguintes países da União Europeia: Espanha, França e Reino Unido:

ESPAÑA

O Ministério da Indústria, Energia e Turismo é a entidade competente sobre GPL. De acordo com as informações obtidas, não foram encontradas restrições ao estacionamento de veículos a GPL, ou a obrigatoriedade de colocação de um dístico identificador.

A Associação Espanhola de Operadores de Gases Liquefeitos de Petróleo elencou no seu sítio da internet os incentivos das Regiões Autónomas à utilização de veículos a GPL.

O Regulamento Geral de Circulação, aprovado pelo Real Decreto n.º 1428/2003, de 21 de novembro, aborda no Capítulo VIII o estacionamento, não se encontrando disposições especiais aplicáveis aos veículos movidos a GPL.

FRANÇA

Embora seja permitido o estacionamento nos parques públicos de veículos a GPL equipados com uma válvula de segurança, nos parques privados essa disposição depende da vontade dos proprietários, conforme informação obtida em sítios como o Comité Français du Butane et du Propane (CFBR), o Auto-gpl, ou Jerouleagpl.

O Arrêté de 6 de maio de 1988, que regula as condições técnicas relativas aos veículos movidos a GPL, não menciona a necessidade de um dístico ou a restrições no estacionamento. Desde 1 de janeiro de 2001, com entrada em vigor das normas publicadas com o Arrêté de 4 de agosto de 1999, "relatif à la réglementation des installations de gaz de pétrole liquéfiés des véhicules à moteur" que os veículos a GPL passaram a ser obrigados a ter uma válvula de segurança, seguindo a norma R61-07 e, em consequência, deixando de ser proibido o estacionamento nos parques públicos.

O Código da Estrada regula no artigo R417-1 a R417-13 o estacionamento das viaturas, não se encontrando também aqui restrições específicas aos veículos movidos a GPL. O mesmo Código prevê no artigo L318-2 que as coletividades territoriais tenham nas suas frotas automóveis obrigatoriamente 20% de viaturas elétricas, a GPL ou Gás Natural.

O Arrêté de 25 de junho de 1980, "portant approbation des dispositions générales du règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public (ERP)", aborda no Capítulo VI as regras de segurança nos parques de estacionamento cobertos, e apesar de mencionar os veículos a GPL nas definições no artigo PS3, não impõe restrições na sua utilização.

Como informação adicional, podemos mencionar que existe um incentivo financeiro à conversão dos veículos para GPL, instituído pelo Decreto n.º 2007-1873, de 26 dezembro 2007, "instituant une aide à l'acquisition des véhicules propres".

REINO UNIDO

No Road Traffic Act 1988 não encontramos disposições legais que condicionem o estacionamento dos veículos movidos a Liquefied petroleum gas (LPG).

Na pesquisa percebemos que a conversão dos veículos para Liquefied petroleum gas (LPG) é incentivada, não se vislumbrando restrições ao estacionamento, mas, pelo contrário, permitindo-se que obtenham benefícios no

imposto sobre a utilização dos veículos (car tax), o equivalente ao nosso Imposto Único de Circulação, e na London Congestion Charge⁸ e no estacionamento de algumas cidades, segundo a "Drivelpg.co.uk".

Até 2005 existia inclusive um esquema de incentivos governamentais o "PowerShift grant", que concedia um benefício de 700£ para veículos a GPL.

Como resumo do enquadramento europeu, podemos ainda apresentar o seguinte quadro disponibilizado pela Associação Portuguesa de Empresas Petrolíferas:

Enquadramento Europeu			
PAÍS	PARQUES SUBTERRÂNEOS PROIBIDO: Sim ou Não	IDENTIFICAÇÃO	OBS
BELGICA & LUXEMBURGO	S/N	N	
CROÁCIA	N	N	
DINAMARCA			
FRANÇA	N	N	
ALEMANHA	N	N	
HUNGRIA	S	S	
IRLANDA	N	N	
ITALIA	N	N	
HOLANDA	N	N	
NORUEGA			
POLÓNIA	N	N	
PORTUGAL	S	S	
ESPAÑA	N	N	
SUÉCIA			
TURQUIA	N/S	N/S	*Em discussão
INGLATERRA	N	N	
BULGÁRIA		S	

Fonte: AEIPL

*Esta autorização nos diversos Países, está condicionada ao cumprimento de algum requisito adicional (Ex.: análise de risco ao Parque).

IV. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria

• Iniciativas legislativas

Efetuada consulta à base de dados da atividade parlamentar e do processo legislativo (PLC) apurámos a existência da seguinte iniciativa legislativa pendente sobre a mesma matéria:

- [Projeto de Resolução n.º 208/XII/1.ª \(CDS-PP\)](#) "Recomenda ao Governo que pondere, tendo em conta a segurança dos cidadãos, a possibilidade da permissão do estacionamento de veículos GPL em

⁸ Londres foi das primeiras cidades europeias a introduzir uma taxa de circulação, no sentido de reduzir o afluxo de tráfego automóvel no centro da cidade.

parques cobertos, assim como a possibilidade de eliminação da obrigatoriedade do dístico identificador nesses mesmos veículos”

- **Petições**

Efetuada consulta à mesma base de dados (PLC) não foram encontradas petições pendentes sobre esta matéria.

V. Consultas e contributos

- **Consultas obrigatórias**

A Senhora Presidente da Assembleia da República promoveu a consulta dos órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

- **Consultas facultativas**

A Comissão pode solicitar parecer, se assim o entender, à APETRO – Associação Portuguesa de Empresas Petrolíferas; ao ACP – Automóvel Clube de Portugal; e à PRP – Prevenção Rodoviária Portuguesa.

- **Contributos de entidades que se pronunciaram**

A Assembleia Legislativa Regional da Madeira emitiu parecer no sentido de que nada tinha a opor ao projeto de lei em apreço.

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

A aprovação da presente iniciativa, tendo em conta o objetivo a que se propõe (alteração do Decreto-Lei n.º 136/2006, de 26 de julho, de forma a permitir o estacionamento de veículos movidos a GPL em parques subterrâneos, bem como a deixaram de ter necessidade de usar dístico identificador), parece não implicar aumento das despesas ou diminuição das receitas do Estado previstas no Orçamento, como referimos no ponto II da presente nota técnica, pelo que não há violação do princípio conhecido com a designação de “lei-travão”.