

De: Joana Mota Pinto [mailto:Joana.MotaPinto@ar.parlamento.pt]
Enviada: terça-feira, 14 de Fevereiro de 2012 10:54
Para: chegegabinete; presidencia; Fernando Silva
Cc: Iniciativa legislativa; Virginia Francisco; Isabel Pereira
Assunto: Projecto de Lei nº 169/XII
Importância: Alta

Exmo. Senhor Presidente da Assembleia Legislativa Regional dos Açores,

Para efeitos do disposto no nº 2 do artigo 229º da Constituição da República Portuguesa e do artigo 142º do Regimento da Assembleia da República, encarrega-me a Chefe de Gabinete de Sua Excelência a Presidente da Assembleia da República de enviar cópia da seguinte iniciativa, para emissão de parecer no prazo de 20 dias, nos termos da Lei nº 40/96, de 31 de Agosto e do artigo 118º, nº 4, do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores:

Projecto de Lei nº 169/XII – Procede à primeira alteração ao Decreto-lei nº 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.

Os melhores cumprimentos,

Joana Mota Pinto

Gabinete da Presidente



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA
REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
ARQUIVO

Entrada 0670 Proc. Nº 02.08

Data: 02/02/14 Nº 187/1X

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

ADMITIDO, NUMERE-SE E
PUBLIQUE-SE

Dada à Comissão: de Economia

Para parecer até 201203105
20120214

O Presidente,

13/02/2012

O PRESIDENTE,

[Handwritten signature]

Maria do RAS

PROJETO DE LEI N.º 169/XII/1.º

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.

Exposição de motivos

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.

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.

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 nº50 de Junho de 2010, da APETRO, Portugal, Hungria e Bulgária são dos poucos países onde se aplica esta regra.

- 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 nº50 de Junho de 2010, da APETRO.

Neste sentido e 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 nº67.

Os referidos fatores discriminatórios têm prejudicado o crescimento do sector GPL Auto no nosso país e conseqüentemente não contribuem para promover um tipo de transporte mais sustentável e diversificado que é a base para uma economia de baixo carbono.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis regimentais os deputados do Grupo parlamentar do Partido socialista, apresentam o seguinte Projeto de Lei:

Artigo 1º

Alteração ao Decreto-Lei nº136/2006

Os artigos 3.º, 9.º, 10.º e 12º do Decreto-Lei nº 136/2006, de 26 de Julho, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 3º

[...]

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.

2 - [...]

Artigo 9º

[...]

1 - *[anterior corpo único do artigo].*

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.

Artigo 10º

[...]

1 - [anterior corpo único do artigo];

a) [...];

b) [...].

2 - A proibição de estacionamento prevista no número anterior não se aplica aos automóveis equipados com componentes de GPL que cumpram os requisitos técnicos do regulamento referido no nº 1 do artigo 3º.

Artigo 12º

[...]

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.

2 - [...].

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.

4 - [...].

5 - [...].»

Artigo 2º

Regulamentação

A presente Lei deve ser objeto de regulamentação no prazo de 90 dias.

Artigo 3º

Norma revogatória

É revogado o Anexo I da Portaria nº 350/96, de 9 de Agosto.

Artigo 4º

Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor no prazo de 90 dias após a sua publicação.

Palácio de São Bento, 7 de Fevereiro de 2012

Os Deputados do Grupo Parlamentar do Partido Socialista

Carlos Zorrinho
António Braga
Miguel Laranjeiro
Basílio Horta
Rui Paulo Figueiredo
Duarte Cordeiro
João Galamba
Ana Paula Vitorino
Fernando Serrasqueiro
Paulo Campos
Hortense Martins
Jorge Fão

Artigo 3º

Norma revogatória

É revogado o Anexo I da Portaria nº 350/96, de 9 de Agosto.


Artigo 4º

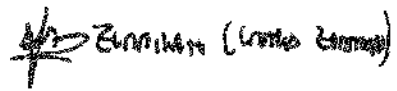
Entrada em vigor


A presente lei entra em vigor no prazo de 90 dias após a sua publicação.

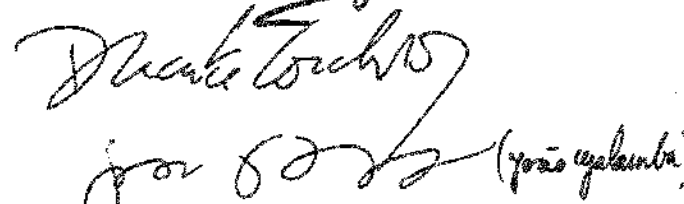
Palácio de São Bento, 7 de Fevereiro de 2012

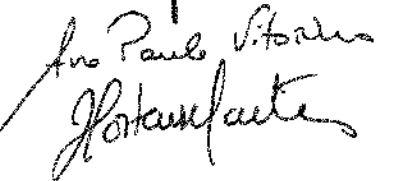
Os Deputados do Grupo Parlamentar do Partido Socialista

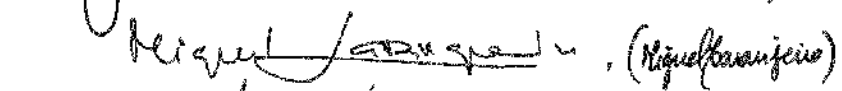

Rui Paulo Ezequiel

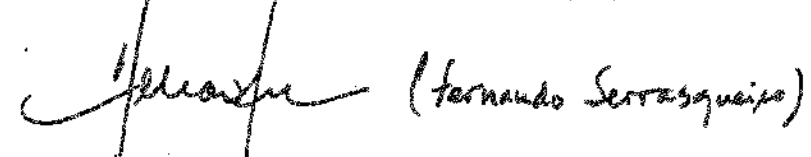

António Braga



António Braga

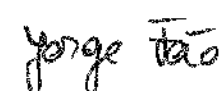

João Galamba


Paulo Vitorino


Níquel Baranheiro


Fernando Serrazqueijo


Paula Campos


Jorge Tão