



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS  
Grupo Parlamentar

Proposta de Lei n.º 4/XV/1.ª

Aprova o Orçamento do Estado para 2022

Proposta de Aditamento

TÍTULO I

Disposições Gerais

CAPÍTULO IX

Outras disposições

Artigo 191º-A

Financiamento do PART – Contribuição de Serviço Público de Transportes Públicos

- 1 - É criada pela presente lei a Contribuição de Serviço Público de Transportes Públicos, adiante designada por CSPTP.
- 2 - A CSPTP resulta da diminuição correspondente da Contribuição para o Serviço Rodoviário, apurada nos termos da Lei n.º 55/2007 de 31 de agosto.
- 3 - A receita da CSPTP é consignada ao financiamento do Programa de Apoio à Redução Tarifária, adiante designado por PART.
- 4 - A CSPTP incide sobre a gasolina e o gasóleo rodoviário, e sobre o GPL auto, sujeitos ao imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos (ISP) e dele não isentos, no valor de (euro) 29/1000 l para a gasolina, de (euro) 37/1000 l para o gasóleo rodoviário e de (euro) 41 /1000 l para GPL auto.
- 5 - A revisão ou atualização do valor da CSPTP faz-se por portaria conjunta, nos termos do Código dos Impostos Especiais de Consumo, e é precedida de parecer das Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto e da Associação Nacional de Municípios Portugueses, não devendo concorrer para o aumento do preço dos combustíveis.
- 6 - A contribuição de serviço público de transporte público é devida pelos sujeitos passivos do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos, sendo aplicável à sua liquidação, cobrança e pagamento o disposto no Código dos Impostos Especiais de Consumo, na Lei Geral Tributária e no Código de Procedimento e Processo Tributário, com as devidas adaptações.
- 7 - A receita da CSPTP deve ser distribuída em cada ano pelas Autoridades de Transporte tendo em conta a aplicação de critérios relacionados com a complexidade do sistema de transportes, o volume de utilizadores de transporte público, o tempo médio de transporte e necessidade de reforço do serviço público de transporte público, critérios esses a estabelecer por Portaria.

## Artigo 191º-B

Alteração ao Decreto-Lei n.º 55/2007, de 31 de agosto

O número 2 do Artigo 4º da Lei n.º 55/2007, de 31 de agosto, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 4.º

(..)

1 – (...)

2 – O valor da contribuição de serviço rodoviário é de (euro) 58/1000 l para a gasolina, de (euro) 74/1000 l para o gasóleo rodoviário e de (euro) 82 /1000 l para GPL auto.

3 – (...)»

Assembleia da República, 12 de maio de 2022

Os Deputados,

Paula Santos, Bruno Dias, Alma Rivera, Diana Ferreira, Jerónimo de Sousa, João Dias

Nota Justificativa:

A redução dos preços nos transportes públicos e o alargamento do passe social intermodal a todas as carreiras de todos operadores, objetivo pelo qual o PCP se bateu durante mais de duas décadas, foi um avanço de um significado inegável para a vida concreta das populações, na sua mobilidade, na sua qualidade de vida, com tarifários mais justos e acessíveis, beneficiando as crianças e jovens, os reformados, pensionistas e idosos e a população em geral. Desde 1997 que o PCP lutou com as populações por esta importante conquista que é necessário defender e alargar.

O alargamento da redução tarifária a todo o país teve igualmente resultados positivos, apesar das várias limitações na intermodalidade, qualidade e quantidade da oferta, tendo muitas vezes apenas se limitado a uma redução de custos, mas com um muito menor efeito no necessário aumento de utentes.

O caminho iniciado pela luta das populações e pela determinação do PCP na redução do preço dos passes sociais é necessário defender e aprofundar. O PCP propõe o reforço de verbas para o Programa de Apoio à Redução tarifária, por outro lado o PCP apresenta ainda uma proposta de criação de um mecanismo permanente de financiamento do

PART que não esteja dependente da decisão em cada Orçamento do Estado. Há ainda enormes desigualdades na oferta de transporte público em todo o território. Para assegurar o reforço da oferta de transporte público em todo o território continental o PCP propõe a atribuição de 50 milhões de euros para o Protransp.

Na sua intervenção o PCP procurou garantir que nas áreas metropolitanas o passe social intermodal e o andante continuassem no futuro, com mais abrangência e preços mais baixos. De igual modo apresentou propostas para reforçar as verbas para assegurar que estas medidas pudessem chegar ao terreno em todas as Comunidades Intermunicipais. E finalmente, procurou salvaguardar as medidas que permitam a justa distribuição de recursos entre as empresas de transportes – para impedir mais “rendas excessivas” para grupos económicos privados.

PCP propõe a redução da CSR, no valor correspondente ao que passa a ser realizado por via da Contribuição de Serviço Público de Transportes Públicos, permitindo de forma célere estabelecer um mecanismo duradouro de financiamento do PART. Esta proposta assegura que não haja quaisquer aumentos de carga fiscal, mantendo o montante total das taxas nos valores atuais – mas direcionando uma parte dos recursos para o transporte público com o financiamento do PART.

A redução proposta para a CSR não compromete as necessidades de financiamento da IP, desde logo porque o Governo a pode compensar através do OE, mas fundamentalmente porque devem ser acionadas três respostas de fundo: por um lado uma abordagem séria, rigorosa e com coragem política ao problema das PPP rodoviárias, que interrompa o ciclo vicioso de despesa pública num negócio ruinoso para o Estado e para o interesse público; e por outro lado uma política de financiamento que garanta a estabilidade, a previsibilidade, a perspetiva futura de investimento e desenvolvimento nas infraestruturas; sem esquecer a necessidade, que o PCP sublinha desde a primeira hora, de reverter a aberrante e desastrosa fusão EP/REFER.

No quadro atual do País, a prioridade não pode ser os pagamentos diretos às PPP rodoviárias, devendo antes assentar na promoção do transporte público e na estabilização de um regime tarifário mais favorável.