



JOÃO QUINTELA CAVALEIRO

GÁS NATURAL: UMA NOVA ENERGIA NA MOBILIDADE

Comentário à Lei n.º 13/2013, de 31 de Janeiro

**Com introdução técnica de
NUNO AFONSO MOREIRA**

Colaboração de
**MARIANA ALMEIDA, TIAGO ROCHA,
PEDRO SEIXAS**

NOVA CAUSA
EDIÇÕES JURÍDICAS

**GÁS NATURAL:
UMA NOVA ENERGIA
NA MOBILIDADE**

Comentário à Lei n.º 13/2013, de 31 de Janeiro

Título

**Gás Natural: Uma Nova
Energia na Mobilidade**

Autor

João Cavaleiro

Editor

Nova Causa

Edições Jurídicas

Paginação e capa

Bruno Dias

www.bdias.pt

Email do Autor

jc@legal-link.pt

ISBN

978-989-8515-11-7

A reprodução, total ou parcial, desta obra,
por fotocópia ou qualquer outro meio, mecâ-
nico ou electrónico, sem prévia autorização
do autor e do editor, é ilícita e passível de
procedimento judicial contra o infractor.

JOÃO QUINTELA CAVALEIRO

GÁS NATURAL: UMA NOVA ENERGIA NA MOBILIDADE

Comentário à Lei n.º 13/2013, de 31 de Janeiro

**Com introdução técnica de
NUNO AFONSO MOREIRA**

**Colaboração de
MARIANA ALMEIDA, TIAGO ROCHA,
PEDRO SEIXAS**



**NOVA
CAUSA**
EDIÇÕES JURÍDICAS

PREFÁCIO

.....

Conhecidos os elevados custos de transporte em Portugal, o momento reclama por políticas públicas que promovam soluções concorrentes aos combustíveis tradicionais. O gás natural pode concorrer com o gasóleo nos transportes, ou seja, é de um novo combustível que estamos a falar.

Em termos de custos, no caso do gás natural liquefeito (GNL) por exemplo, a poupança pode chegar a 60%. O gás natural é um combustível que pode assumir importante relevância no setor dos transportes, permitindo uma autonomia até 1.000 Km's por depósito. No quadro europeu está em curso a definição de um corredor azul que prevê a criação de uma rede de abastecimento de GNL, com a instalação de postos de enchimento por cada 400 Km's.

Acrescem a estas razões económicas, as motivações de ordem ambiental. "Descarbonizar" os transportes faz cada vez mais sentido, numa política global de redução das emissões. É um benefício adicional à concorrência e à redução de custos. Esta solução constitui assim uma energia mais eficiente, que permite melhores impactos ambientais, estando ainda pouco divulgada.

Este livro é um bom auxílio no exercício de divulgação e de aprofundamento de conhecimento, descrevendo a evolução legal que permite a utilização de gás natural e GPL como combustível em veículos em Portugal.

O autor sistematiza exemplos comparados – Alemanha, Itália, França, Espanha, Brasil, Venezuela, entre outros-, para assim partir para a especificidade do caso Português, comentando a Lei n.º 13/2013, de 31 de Janeiro.

Lançando linhas exploratórias à discussão, o comentário debruça-se sobre questões tão diversas como os veículos, marcas e frotas disponíveis, os postos de abastecimento, regimes de identificação dos veículos, as atividades profissionais que se podem desenvolver no sector, as questões fiscais conexas, os benefícios e contrariedades da solução e sobretudo dá um enquadramento do estado da arte legal em diferentes ordenamentos jurídicos.

Num exercício que extravasa a análise jurídica, o livro pondera preocupações de carácter técnico e económico, mas também de ordem ambiental, dando conta dos números que demonstram estas realidades. Desperta a sensibilidade dos leitores para o mercado da energia nos transportes, dando a conhecer as razões que estão na base do sucesso além-fronteiras desta solução.

A obra servirá certamente de apoio ao estudo e à investigação académica na área da energia, de ambiente, transportes e políticas públicas, como instrumento de apoio legal e anotações à compreensão do regime. Auxiliará à compreensão de técnicos, reguladores, políticos, juristas, aplicadores do diploma legal, utilizadores, transportadores profissionais, particulares, empresários interessados.

A Lei n.º 13/2013, de 31 de Janeiro e a Portaria 250 A/2013, de 25 de Junho foram mais um passo no caminho de diversificação de fontes de energia, rumo ao aumento de competitividade nas exportações e redução do impacto no preço dos transportes, com melhor ambiente.

Tem sido esse o caminho da Europa, a que Portugal tem procurado responder. Este livro, é por isso uma “nova energia na mobilidade” e um excelente combustível no estudo da matéria.

Julho de 2014,

ARTUR TRINDADE

Secretário de Estado da Energia

DAS MOTIVAÇÕES E DO ENQUADRAMENTO

.....

Falamos de uma nova energia. É consabido que este pequeno planeta azul é o único lugar no Universo que sabemos com certeza albergar vida. Já alteramos o frágil envelope que nos protege e cada vez que o transformamos profundamente é impossível prever com segurança o que nos reserva o futuro. Conjuguar estas preocupações com a ambição humana – e porventura fragilidade - de querer continuar a crescer, impõe novas formas de energia que sustentem esse almejo. Encontrar novas soluções, diversificando dependências.

A estas motivações acrescentamos o desafio jurídico de investigar no campo do direito da energia. Uma ramificação em autonomia, de mãos dadas com o direito do ambiente, sob um guarda-chuva conformador de Direito Público. Porém, com necessidade de manter a distância próxima a lógica privatística, ora do direito das empresas, do direito dos transportes ou até do direito dos próprios consumidores. Num permanente exercício de auscultação de outras ciências – a engenharia, a mecânica, os transportes e a política pública-. Em resumo, motivações catalisadoras que traduzem o estudo do Direito da Energia, num desafiante exercício de multidisciplinariedade.

Numa altura em que todo o mundo ocidental esbraceja para sair de uma crise económica, o momento é de reduzir faturas, pelo que minorar os custos de energia nos transportes não é exceção. Entre o equivalente político, económico, ambiental e tecnológico procuram-se novas soluções de energia ou pelo menos de alternativas que permitam à humanidade manter o nível de vida e conforto que conquistou. O que se procuram são energias que sejam alternativa. Muitas vezes não ideais, mas porventura as possíveis. Como diria FRANCISCO DE ASSIS, que se tomou a liberdade de citar – começemos pelo necessário -.

É neste quadro conjugado de ambiente, energia e economia que o gás natural (GN) e o gás petróleo liquefeito (GPL) enquanto combustíveis para veículos se tornaram num dos temas mais debatidos na Europa das soluções energéticas a par de muitas outras como os veículos híbri-

dos ou elétricos. No caso especial da comparação da mobilidade a gás natural com a mobilidade elétrica, parecem resultar duas realidades que não competem, que não se excluem, mas que pelo contrário se complementam. A mobilidade a gás natural direciona-se tendencialmente para o transporte profissional, de longo curso, de mercadorias, enquanto o elétrico parece apontar para soluções que à data se circunscrevem ao transporte ligeiro de passageiros, por evidentes razões de autonomia.

Basta pensarmos que o custo quer do GPL, quer do Gás Natural para veículos é aproximadamente 50% mais barato que o gasóleo/gasolina para se antever a sua importância para particulares, ambientalistas, empresas, indústria automóvel, instituições públicas, entre muitos outros.

A história demonstra que a livre circulação de energia primária tem uma relevância que se entrelaça com a própria construção da Europa que hoje conhecemos. Basta recuar a 1951, ao Tratado de Paris e à Comunidade Europeia do Carvão do Aço (CECA) para perceber que existia já nessa altura a ambição de abolição fronteiriça comercial entre os países e a criação de um mercado comum do carvão e aço. Europa e energia têm percorrido uma história em conjunto, que se entrelaça e que é possivelmente uma das temáticas mais sensíveis do momento.

No plano político cabe encontrar uma solução ambiental para um parque automobilístico mundial que passará dos 800 milhões atuais para 1600 milhões em 2030. Existem três obstáculos principais que têm travado a disponibilidade de combustíveis limpos: o custo elevado dos veículos, um baixo nível de aceitação/desconhecimento por parte dos consumidores e a falta de postos de abastecimento.

As Estratégias da Energia Europa 2020 e 2030 requerem um enfoque baseado em veículos limpos e energeticamente eficientes, para potenciar a competitividade e criação de postos de trabalho na indústria automobilística europeia. Prevê-se que em 2020, o uso destes combustíveis possa evitar aproximadamente 1.000.000 de toneladas de emissões de CO² por ano. Os transportes são responsáveis por cerca de um quarto

das emissões de CO₂ da UE e contribuem de forma significativa para a perda de qualidade do ar e problemas de saúde conexos. Mantém-se por isso uma mensagem de ordem “descarbonizar os transportes”.

No plano económico, os dados indicam que a indústria automóvel europeia só será competitiva se liderar o setor das tecnologias ecológicas de ponta. A União Europeia (UE) prevê que em 2030, só o Gás Natural possa alcançar um mercado de 5% e que até 2050, este mercado deverá alcançar 13% de utilização para os transportes. A Comissão Europeia estabeleceu a respeito linhas de cofinanciamento da rede transeuropeia de transporte que superam as centenas de milhões de euros. Na definição das linhas de força sobre a política e instruções regulamentares, a Comissão Europeia considerou que o gás como combustível alternativo deve ser promovido a nível europeu. Estudos indicam que as tecnologias para carros movidos a estes combustíveis apresentam vantagens em relação à eficiência e que para a expansão deste mercado, não haveria necessidade de criar uma infraestrutura de distribuição nova, pois os postos de combustível atuais poderiam ser facilmente conectados. A área de transporte público em particular tem um grande potencial quando se trata de GNV.

Dos exemplos europeus resulta um incentivo tributário à aquisição de veículos pesados e ligeiros que recorram a estes combustíveis, com garantias de isenção fiscal. Atribuição de descontos especiais oferecidos pelas seguradoras que oferecem até 15% para seguros nestes veículos. Ressaltam-se os benefícios como melhorias ao nível do clima; eficiência energética e segurança do abastecimento; redução de emissão de ruído; produção de níveis visivelmente mais baixos de emissões de CO₂ em relação ao gasóleo ou gasolina.

Portugal procura seguir estas tendências. A dependência energética reclama por combustíveis alternativos, com baixas emissões poluentes de forma a diversificar as fontes energéticas e reduzir as importações de combustíveis tradicionais.

Com mais enfoque na evolução do Gás Natural como combustível do que no GPL, pelo carácter inovador daquele e por em relação ao GPL o conhecimento estar mais consolidado, nesta obra procura dar-se um enquadramento das linhas de evolução na UE, destacando o exemplo alemão e italiano e casos de países emergentes como a Venezuela e Brasil. Deslindar alguns dogmas sobre a utilização destes combustíveis em veículos, dado que Portugal parece estar em condições de oferecer atualmente a capacidade técnica que permita garantir a segurança, a qualidade e o livre acesso à instalação e utilização destes combustíveis. Estes foram os pontos de partida na preparação do presente comentário à Lei n.º 13/2013, de 31 de Janeiro.

A ambição será explicar o caminho regulatório percorrido e auxiliar técnicos, reguladores, políticos, aplicadores do diploma legal, utilizadores, empresários interessados. E porque mais importante do que a pou-sada é a certamente viagem, façamo-nos ao caminho.

	I	
PREFÁCIO		7
	II	
Das motivações e do enquadramento		11
	III	
Introdução técnica		17
	IV	
Enquadramento jurídico		27
A) Da União Europeia		33
B) Do exemplo italiano		43
C) Do exemplo alemão		45
D) Dos exemplos da América do Sul: Venezuela, Argentina e Brasil		51
E) Das linhas gerais no incentivo ao desenvolvimento		56
	V	
Comentário à Lei n.º 13/2013, de 31 de Janeiro		61
		61
Artigo 1.º		62
Objeto		
I Enquadramento na utilização de GPL e GN		63
II O Decreto n.º 61/XII e projeto de lei n.º 169/XII e o veto Presidencial		66
III Dos casos Alemão, Italiano, Francês, Espanhol, Europeu e dos países emergentes		68
IV Impostos: IVA, ISV, Tributação de carbono, ISP, o Código de Imposto Especial sobre o Consumo e a Lei de Orçamento de Estado.		76

Artigo 2.º	90
Âmbito	
I Da classificação dos veículos no Regulamento da Homologação CE	91
II Dos Postos de Enchimento de Gás Natural	95
III Das Marcas de Veículos a Gás Natural	101
Artigo 3.º	108
Regras de utilização de GPL e GN em veículos	
I Da Portaria n.º 207-A/2013, de 25 de Junho e suas limitações	109
II Das características dos veículos	116
III Dos componentes de instalação de veículos movidos a GN e GPL e dos reservatórios	117
Artigo 4.º	120
Estacionamento em locais fechados de veículos que utilizem GPL	
I Da evolução legal	122
II Da experiência em outros ordenamentos jurídicos	124
III Da ventilação dos parques de estacionamento	128
IV Do regime contraordenacional	129
Artigo 5.º	131
Identificação dos veículos que utilizam GPL ou GN	
I Da exigência de símbolo identificador e das categorias de veículos	132
II Da regulamentação da identificação dos veículos	134
III Do regime contraordenacional	137
Artigo 6.º	138
Atividades de fabrico, adaptação e reparação de automóveis a GPL e GN	
I As atividades de fabrico, adaptação e reparação de veículos automóveis movidos a GPL e GN	140
II Da inspeção técnica	142

III Do seguro de responsabilidade civil	146
IV Do regime de funcionamento das atividades de adaptação e reparação	146
V Do regime contraordenacional	149
 Artigo 7.º	 150
Grupos profissionais	
I Dos grupos profissionais	151
 Artigo 8.º	 153
Títulos profissionais	
I Do título profissional a emitir pelo IMT, I.P.	154
II Da delegação de competências	155
III Do acesso à informação	156
IV Do regime contraordenacional	159
 Artigo 9.º	 160
Requisitos para o exercício das atividades de mecânico de auto/gás	
I Da evolução legal e da formação adequada na atividade de mecânico	162
 Artigo 10.º	 166
Requisitos para o exercício das atividades de técnico de auto/gás	
I Da evolução legal e da formação adequada na atividade de técnico de gás	168
 Artigo 11.º	 171
Cursos de formação	
I Das considerações gerais sobre cursos de formação	173
 Artigo 12.º	 178
Fiscalização	
I Da Guarda Nacional Republicana e da Polícia de Segurança Pública	179
II Do IMT, I.P. e da ANSR	180

Artigo 13.º	181
Contra-ordenações	
I Do veto presidencial e considerações gerais do Regime Geral das contraordenações	182
II Do agravamento dos montantes no caso de pessoa colectiva	185
III Da conduta negligente	188
Artigo 14.º	190
Instrução do processo de contra-ordenação	
I Da instrução do processo de contra-ordenação	191
II Do registo das infracções	194
Artigo 15.º	195
Produto das coimas	
I Do produto das coimas	196
Artigo 16.º	198
Regiões autónomas	
I Das considerações gerais sobre a Autonomia das Regiões Autónomas	199
II Das matérias da energia	201
Artigo 17.º	203
Regulamentação	
I Da regulamentação a ser emitida em 90 dias	204
II Da Portaria n.º 207-A/2013, de 25 de Junho	205
Artigo 18.º	208
Norma revogatória	
I Revogação do Decreto-Lei n.º 136/2006, de 26 de Julho e do Decreto-Lei n.º 137/2006, de 26 de Julho	209
II Revogação da Portaria n.º 982/91, de 26 de Setembro	210
III O Decreto n.º 61/XII e projeto de lei n.º 169/XII e o veto Presidencial	211

IV Revogação do anexo II da Portaria n.º 350/96, de 9 de Agosto	212
Artigo 19.º	214
Entrada em vigor	
I Das considerações gerais sobre a entrada em vigor	215

VI

Anexos	219
A) Portaria n.º 207-A/2013, de 25 de Junho	220
B) Regulamento de utilização, identificação e instalação de gás de petróleo liquefeito ou gás natural comprimido e liquefeito em veículos	234
C) Legislação relevante	246
I) Certificado de instalação ou reparação (a) do sistema de alimentação de Gás de Petróleo Liquefeito em veículos (b)	248
II) Certificado de instalação ou reparação (a) do sistema de alimentação de gás natural comprimido e liquefeito em veículos (b)	251
III) Modelos de identificação da utilização de Gás de Petróleo Liquefeito nos veículos	254
IV) Modelos de identificação da utilização de gás natural comprimido e liquefeito nos veículos	260