



# DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO — 4\$40

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do *Diário do Governo*, deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional. As publicações literárias do que se recebem 2 exemplares anunciam-se gratuitamente.

ASSINATURAS		
As três séries . . .	Ano 360\$	Semestre . . . . . 200\$
A 1.ª série . . . . .	140\$	. . . . . 80\$
A 2.ª série . . . . .	120\$	. . . . . 70\$
A 3.ª série . . . . .	120\$	. . . . . 70\$

Para o estrangeiro e colónias acresce o porte do correio

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 4\$50 a linha, acrescido do respectivo imposto do selo. Os anúncios a que se refere o § único do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 37:701, de 30 de Dezembro de 1949, têm a redução de 40 por cento.

## SUMÁRIO

### Presidência do Conselho e Ministério das Finanças:

**Decreto-Lei n.º 38:244** — Autoriza o Fundo de Fomento Nacional a conceder à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com garantia em obrigações da mesma empresa, um empréstimo até à importância de 320:000 contos.

### Ministérios das Finanças e das Comunicações:

**Decreto-Lei n.º 38:245** — Estabelece as taxas do imposto ferroviário e regula a forma da sua liquidação.

### Ministério das Comunicações:

**Decreto-Lei n.º 38:246** — Estabelece as bases em que o Ministério das Comunicações contratará com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a substituição do arrendamento das linhas férreas do Estado e de todas as concessões existentes pela concessão única prevista na Lei n.º 2:008.

**Decreto-Lei n.º 38:247** — Cria e organiza a Direcção-Geral de Transportes Terrestres e extingue as Direcções-Gerais dos Serviços de Viação e de Caminhos de Ferro — Constitui o Fundo Especial de Transportes Terrestres, que abrange e substitui o Fundo Especial de Caminhos de Ferro e o Fundo Especial de Camionagem — Revoga o Decreto n.º 13:510, várias disposições do Decreto n.º 13:829, os artigos 7.º e 9.º do Decreto-Lei n.º 26:117 e os Decretos-Leis n.ºs 27:713, 35:911 e 37:623.

**Decreto-Lei n.º 38:248** — Remodela o sistema tributário estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 37:191 para os transportes automóveis colectivos ou de aluguer.

Art. 3.º No orçamento do Ministério das Finanças serão abertos, em receita extraordinária e por contrapartida do produto da venda de títulos, os créditos especiais necessários à execução do artigo anterior.

§ único. As importâncias correspondentes aos reembolsos a que se refere o mesmo artigo darão entrada nos cofres públicos em conta especial «Operações de Tesouraria» sob a designação «Subsídio ao Fundo de Fomento Nacional»; donde transitarão para receita do Estado em compensação de encargos de amortização da dívida pública.

Art. 4.º É a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses autorizada a emitir até 350:000 contos de obrigações amortizáveis em vinte e cinco anos a contar do 5.º ano posterior à emissão e com a taxa de juro anual de 4 por cento.

§ único. A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses anulará as obrigações de 3 1/2 por cento de 1947 que tenha em carteira ou se encontrem dadas em penhor de dívidas liquidadas por força do empréstimo a que se refere o artigo 1.º deste decreto-lei.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 9 de Maio de 1951. — ANTONÍO DE OLIVEIRA SALAZAR — *João Pinto da Costa Leite — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira — Artur Aguedo de Oliveira — Adolfo do Amaral Abranches Pinto — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Paulo Arsénio Viríssimo Cunha — José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich — Manuel Maria Sarmento Rodrigues — Fernando Andrade Pires de Lima — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo — José Soares da Fonseca.*

## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO E MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

### Decreto-Lei n.º 38:244

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, nos termos do § 2.º do seu artigo 80.º, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É o Fundo de Fomento Nacional autorizado a conceder à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com garantia em obrigações da mesma empresa, um empréstimo até à importância de 320:000 contos amortizável no prazo máximo de trinta anos e com juro não superior a 4 por cento ao ano.

Art. 2.º Nos termos do artigo 5.º, alínea b), do Decreto-Lei n.º 37:354, de 26 de Março de 1949, e, na medida do possível, do artigo 3.º, alínea c), do Decreto-Lei n.º 37:724, de 2 de Janeiro de 1950, fica o Ministro das Finanças autorizado a conceder ao Fundo de Fomento Nacional, em uma ou mais prestações, subsídios até à importância de 320:000 contos, que vencerão o juro anual de 3 3/4 por cento e serão reembolsáveis por força das amortizações do empréstimo a que se refere o artigo anterior.

## MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DAS COMUNICAÇÕES

Gabinetes dos Ministros

### Decreto-Lei n.º 38:245

1. O facto de sobre as receitas do tráfego dos caminhos de ferro recaírem vários impostos de incidência diferente — uns cobrados do público, outros a cargo das empresas e alguns aplicáveis sómente a certas linhas — cuja liquidação, verificação e entrega dava lugar a complicadas operações de escrita, onerosas para as empresas e sem a mínima vantagem para o Estado, levou a substituir esses impostos por um único, denominado imposto ferroviário, de receita equivalente.

Este imposto, criado pelo Decreto com força de lei n.º 12:103, de 5 de Agosto de 1926, aplica-se a todas

as linhas do País e é constituído pela percentagem de 12 por cento das receitas brutas do transporte, com exclusão das receitas acessórias; desses 12 por cento, 9,3 por cento correspondem aos impostos até então cobrados do público e que naquela data foram incorporados nas tarifas, e os restantes 2,7 por cento ao que no antigo sistema constituía encargo das empresas.

2. O facto de as receitas acessórias não serem, nos termos do artigo 2.º do citado Decreto com força de lei n.º 12:103, passíveis do imposto ferroviário apresenta, na prática, inconvenientes: primeiro, porque a classificação das receitas oferece, por vezes, sérias dificuldades, com as quais se não compadece a precisão imprescindível aos preceitos fiscais; depois, porque obriga as empresas a demoradas operações de escrituração.

Para obviar a estes inconvenientes, pareceu preferível ao Governo fazer recair o imposto ferroviário sobre a totalidade das receitas, sem que, por este motivo, se agravem os encargos das empresas.

3. O Decreto-Lei n.º 37:351, de 24 de Março de 1949, reviu e simplificou o sistema tarifário, alterando disposições que a prática demonstrou necessitarem de correcção e substituindo o regime de preços-base cativos da aplicação complexa de multiplicadores e adicionais pelo de preços-base de aplicação imediata. Instituiu-se, assim, como prescreve a base III da Lei n.º 2:008, de 7 de Setembro de 1945, um sistema tarifário baseado em distâncias quilométricas corridas desde a estação de origem do transporte à do destino, e concorreu-se largamente para a simplificação e consequente economia dos serviços das empresas exploradoras de caminhos de ferro.

Mas ao fazer-se a referida revisão foi-se mais longe. Como as tarifas dos caminhos de ferro, além das funções política e social, têm uma função económica — de interesse não apenas para o País, mas também para as próprias empresas, pois é através delas que se procura garantir-lhes uma exploração equilibrada —, na determinação dos valores das respectivas taxas entrou-se em linha de conta com a totalidade do imposto ferroviário, que neles ficou, assim, incorporado.

Tudo aconselha que se fixe e mantenha essa orientação de simplificar o preço do transporte ferroviário, fazendo compreender nas tarifas todos os encargos — incluindo os fiscais — que o público terá de pagar pela prestação daquele serviço.

4. As bem conhecidas dificuldades económicas que assoberbam a maioria das empresas exploradoras de caminhos de ferro provêm não só da concorrência dos transportes por estrada e outros, mas, ainda, para as que vivem com maiores dificuldades, do custo da exploração.

Justifica-se, pois, que as taxas do imposto ferroviário variem com o sistema de tracção empregado nas linhas a que se aplicam.

Por outro lado, parece também razoável estabelecer taxas mais elevadas para as linhas electrificadas cuja exploração não esteja incorporada na da concessão única. Conseguir-se-á, assim, que estas linhas contribuam para a maior eficiência económica dos transportes ferroviários, realizando-se, embora por forma indirecta, o objectivo expresso na base I da já citada Lei n.º 2:008, ao mandar conceder todas as linhas férreas a uma empresa que resultasse da fusão das existentes.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, nos termos do § 2.º do seu artigo 80.º, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º O imposto ferroviário será liquidado sobre as receitas brutas do transporte, incluindo as receitas acces-

sórias, cobradas pelas empresas exploradoras de concessões de caminhos de ferro segundo as tarifas estabelecidas nos termos da base III da Lei n.º 2:008, de 7 de Setembro de 1945.

§ único. O imposto ferroviário estabelecido por este decreto-lei constitui o único encargo fiscal sobre o uso do transporte em caminho de ferro e considera-se incorporado nas tarifas a que se refere o corpo deste artigo, sobre as quais as empresas exploradoras não poderão lançar qualquer suplemento a título de reembolso ou compensação do mesmo imposto.

Art. 2.º As taxas do imposto ferroviário são as seguintes:

- 1.º Sobre as receitas brutas do transporte das linhas não electrificadas exploradas pela titular da concessão a que se refere a base I da Lei n.º 2:008, 7 por cento;
- 2.º Sobre as receitas brutas do transporte das linhas electrificadas exploradas pela mesma empresa, 12 por cento;
- 3.º Sobre as receitas brutas do transporte das linhas electrificadas não exploradas pela concessionária referida nos números anteriores, 24 por cento.

Art. 3.º Das importâncias cobradas pela liquidação do imposto ferroviário 10 por cento constituirão receita geral do Estado e o restante receita do Fundo Especial de Transportes Terrestres.

Art. 4.º Até ao dia 20 de cada mês as empresas exploradoras de caminhos de ferro enviarão à Direcção-Geral de Transportes Terrestres um mapa das receitas de tráfego passíveis do imposto ferroviário realizadas no mês anterior. Até ao último dia do mês a Direcção-Geral de Transportes Terrestres liquidará, em face dos mapas, o imposto ferroviário que for devido e passará guias para entrega na conta do Tesouro das importâncias que, nos termos do artigo 3.º deste decreto, constituem, respectivamente, receita geral do Estado e do Fundo Especial de Transportes Terrestres.

§ único. As importâncias liquidadas nos termos do corpo deste artigo deverão ser pagas pelas empresas até ao dia 10 do mês seguinte ao da liquidação.

Art. 5.º A falta de remessa dos mapas ou de pagamento do imposto dentro dos prazos fixados no artigo anterior e seu § único serão punidas com multa igual a 20 por cento do imposto que se mostrar devido.

Art. 6.º A empresa titular da concessão a que se refere o Decreto-Lei n.º 38:246, desta data, deverá satisfazer, nos termos do disposto no presente diploma, o imposto ferroviário que for devido desde 1 de Janeiro do corrente ano.

§ único. A empresa referida no corpo deste artigo deverá, no primeiro mapa que apresentar em execução do artigo 4.º deste decreto-lei, incluir todas as receitas que, nos seus termos, são passíveis do imposto ferroviário desde 1 de Janeiro de 1951, ficando sem efeito quaisquer relações até então apresentadas relativamente ao ano corrente e anuladas *ex officio* as liquidações nelas baseadas.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 9 de Maio de 1951. — ANTONIO DE OLIVEIRA SALAZAR — *João Pinto da Costa Leite — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira — Artur Aguedo de Oliveira — Adolfo do Amaral Abranches Pinto — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Paulo Arsénio Viríssimo Cunha — José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich — Manuel Maria Sarmiento Rodrigues — Fernando Andrade Pires de Lima — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo — José Soares da Fonseca.*