



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NUMERO — 1\$60

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 de que se recebem 2 exemplares anunciam-se gratuitamente.

ASSINATURAS	
As três séries . . . Ano	860\$
A 1.ª série . . .	140\$
A 2.ª série . . .	120\$
A 3.ª série . . .	120\$
Semestre 200\$	
. 80\$	
. 70\$	
. 70\$	

Para o estrangeiro e ultramar 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:

Portaria n.º 18 777:

Reforça uma verba inscrita na tabela de despesa do orçamento privativo das forças navais ultramarinas em vigor na província de Timor.

Declaração:

Autoriza a transferência de verbas dentro do capítulo 7.º do orçamento dos encargos gerais da Nação.

Ministérios das Finanças, da Economia e das Comunicações:

Decreto-Lei n.º 43 962:

Estabelece nova orientação quanto a isenções ou reduções de direitos de importação no território português do continente e das ilhas adjacentes — Torna obrigatória para os serviços do Estado, corpos e corporações administrativas e organismos de coordenação económica e corporativos a utilização de determinadas vias para o transporte de mercadorias em remessas de peso superior a 1000 kg — Cria a Comissão de Coordenação dos Transportes Industriais.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

Gabinete do Ministro da Defesa Nacional

Portaria n.º 18 777

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Defesa Nacional, o seguinte:

Nos termos do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 42 559, de 3 de Outubro de 1959, reforçar, com a quantia que se indica, a seguinte verba da tabela de despesa do orçamento privativo das forças navais ultramarinas em vigor na província de Timor:

Despesas com o pessoal:

Artigo 3.º, n.º 3) «Outras despesas com o pessoal — Ajudas de custo dentro da província» . . . 9 000\$00

tomando como contrapartida a seguinte disponibilidade existente na mesma tabela de despesa:

Despesas com o pessoal:

Artigo 3.º, n.º 7), alínea a) «Outras despesas com o pessoal — Subsídios para renda de casa — A oficiais» 9 000\$00

Presidência do Conselho, 14 de Outubro de 1961. — O Ministro da Defesa Nacional, *António de Oliveira Salazar*.

Para ser publicada no *Boletim Oficial* de Timor. — *Oliveira Salazar*.

I.ª Repartição da Direcção-Geral da Contabilidade Pública

De harmonia com as disposições do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 25 299, de 6 de Maio de 1935, se publica que S. Ex.ª o Secretário de Estado da Aeronáutica, por seu despacho de 6 de Setembro findo, autorizou, nos termos do § 2.º do artigo 17.º do Decreto n.º 16 670, de 27 de Março de 1929, as seguintes transferências:

CAPITULO 7.º

Secretaria de Estado da Aeronáutica

Força Aérea

Pessoal militar permanente privativo da Força Aérea

Artigo 138.º «Remunerações acidentais»:

N.º 1) «Gratificações a militares dos quadros»:

Da alínea a) «Pelo serviço prestado, etc.»	— 400 000\$00
Da alínea b) «Pelo serviço aéreo»	— 100 000\$00
	<hr/>
	— 500 000\$00

Para a alínea d) «De especialidade» . . . + 500 000\$00

Artigo 143.º «Remunerações certas ao pessoal em exercício»:

Do n.º 1) «Pessoal dos quadros aprovados por lei»:

Alínea b) «Pessoal civil contratado» . . . — 600 000\$00

Para o n.º 2) «Pessoal assalariado» + 600 000\$00

Conforme o preceituado no artigo 14.º do Decreto n.º 43 425, de 23 de Dezembro do ano findo, esta alteração mereceu, por despacho de 22 do mesmo mês de Setembro, a confirmação de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado do Tesouro.

1.ª Repartição da Direcção-Geral da Contabilidade Pública, 6 de Outubro de 1961. — O Chefe da Repartição, *José de Sousa Nunes Ferreira*.

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS, DA ECONOMIA E DAS COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 43 962

1. Vem de há muitos anos e é de todos os países a política de criar condições favoráveis às actividades económicas, com o fim de estimular o crescimento do

nível de emprego e do nível de vida; entre as facilidades concedidas, tem o Estado Português recorrido largamente à isenção de direitos de importação.

Enquanto a dimensão das unidades industriais portuguesas, como fonte de modernização e produtividade, não fez parte das nossas preocupações, tinha inteira lógica este tipo de facilidade; mas no momento actual, impondo-se, como factor de primeiro plano, criar às indústrias o máximo de mercado como condição essencial de se lhes exigir progresso, é de rever esta política de isenções, que começa a parecer obsoleta.

Acresce — e é do conhecimento geral — que a tendência da economia europeia se manifesta no sentido da abolição gradual das protecções aduaneiras — orientação a que já estamos ligados por compromissos recentes; importa pois aproveitar este momento, em que temos necessidade e o podemos ainda fazer, para deixar actuar a pauta no seu papel de apoio a indústrias nascentes ou em via de remodelação.

Pareceria realmente paradoxal, após a revisão da pauta ultimamente feita, com o objectivo principal de actualizar direitos específicos em alguns sectores — sobretudo no do equipamento —, e vistas as condições especiais obtidas por Portugal no Acordo de Estocolmo, de podermos, até 1972, proteger aduaneiramente um novo produto, pareceria paradoxal que se mantivesse o sistema de isentar de direitos os principais compradores daquele equipamento; como seria incompreensível que, a pretexto de dar facilidades, aliás de moderado relevo, a umas indústrias, se condenassem outras a perpétua estagnação, prescindindo agora de um estímulo a que ficaremos impedidos de recorrer dentro de alguns anos.

2. A isenção de direitos para importação de máquinas e outros materiais de equipamento não levanta reparos quando aplicada a artigos que a indústria nacional manifestamente não tenha condições para produzir; é, então, um simples favor do Estado. Mas, fora dessas condições, afigura-se acto de política económica com mais defeitos que vantagens.

A indústria metalomecânica, produtora de equipamentos, é uma das que maior ritmo de crescimento manifestam nos países industriais, como consequência do surto de industrialização e mecanização que se regista em toda a parte. É pedra essencial do progresso económico português estimular quanto possível este sector, porque à medida que a máquina substitui o homem este só pode ter uma atitude coerente, para viver com dignidade: fazer máquinas. Verberar ou impedir a mecanização, porque nela se vê apenas uma desocupação de mão-de-obra, sem ter aprofundado em cada caso qual a proporção conveniente dos factores produtivos (máquinas ou homens), é paralogismo condenável e inteiramente vão; reear a dificuldade do caminho é inaceitável fraqueza.

A importação indiscriminada de equipamentos traz, sobre os reflexos desfavoráveis, e nem sempre necessários, no comércio externo, a impossibilidade de expansão da indústria desse ramo, impedindo que ela se equipe e ganhe técnica de suficiente vulto que lhe permita tomar posição relevante no apetrechamento de novas actividades e alargar o seu contributo para a exportação. Repare-se em que não interessa apenas que as oficinas nacionais tenham volume considerável de encomendas, mas que é indispensável que a qualidade dessas encomendas seja de molde a exigir-lhes que instalem cada dia maiores e melhores máquinas-ferramen-

tas e disponham de mais vastos meios de estudo, de projecto e de ensaio.

Construir máquinas não é, exactamente, reproduzir máquinas preexistentes; e esta verdade conduz-nos à desoladora conclusão de que entre as muitas centenas de oficinas que hoje se permitem copiar mecanismos de toda a espécie, pouco mais encontraremos que uma ou duas dúzias de verdadeiros construtores. A falta de categoria que esta situação arrasta para a produção portuguesa não precisa de ser realçada, porque se sente bem o amargo da sua evidência; para corrigir este defeito, tem o presente decreto o propósito de ajudar os que se mostram no caminho de aproveitar a ajuda.

Ao falar na construção de máquinas, não se pensa evidentemente em todas as máquinas, conhecidas as limitações de mercado e de meios técnicos; pensa-se apenas naquelas que, com ou sem colaboração técnica estrangeira, estamos em condições de produzir com preço e nível de qualidade que não inferiorizem, em relação aos concorrentes externos, as indústrias que as hão-de utilizar.

Não parece legítimo levantar a dúvida sobre se, com a protecção que se encara, não se corre o risco de gerar a rotina, tantos são os maus exemplos que temos à vista; deixa-nos alguma tranquilidade o pensar que toda a protecção aduaneira tem hoje a feição estimulante de se reduzir automaticamente com o tempo, e temos ainda a esperança de que uma política persistente de reorganização nos afaste da estagnação passada.

3. Ergue-se frequentemente o grito de protesto contra a incidência desfavorável do preço dos equipamentos, por força dos direitos de entrada, nas condições de vida das actividades industriais; mas tal doutrina não é de aceitar sem prévia reflexão.

Antes de mais nada, notemos que a produção nacional de bens de equipamento tem mostrado muitas vezes, quando concorre a grandes fornecimentos, requeridos por empresas gozando de isenção de direitos, que é capaz de se colocar numa posição média de preço que se reputa satisfatória; não bater as mais baixas propostas estrangeiras, feitas — quantas vezes — a preços marginais, por motivos fortuitos de natureza comercial, não é falta que mereça censura, porque é simples impossibilidade. A legitimidade dos direitos para corrigir estes desvios não pode ser contestada.

Como segunda nota, observemos que o Conselho Económico, no intuito de aliviar os encargos às indústrias nascentes, decidiu recentemente dar maior elasticidade à aplicação dos benefícios consignados na base IV da Lei n.º 2005, estendendo-os a novos estabelecimentos industriais, independentemente da novidade do fabrico, ou a novas secções ou simples modernizações de unidades já existentes, com a reserva, imposta na lei, de que se trate de indústrias de reconhecida importância para a economia nacional. Necessário é, porém, que a restrição legal de que as isenções de direitos só respeitam a materiais não produzidos pela indústria nacional — restrição que parece ter andado esquecida — se aplique com crescente rigor.

Por último, é necessário dizer-se que ainda nos casos em que a indústria nacional não possa satisfazer uma consulta e a isenção não exista — casos de interesse limitado e únicos em que a tarifa pautal pesa por inteiro no preço dos equipamentos — a incidência dos direitos de importação das máquinas no preço dos produtos é variável de caso para caso, mas é sempre muito pequena para as taxas aduaneiras vigentes e para as acti-

vidades que este diploma tem em vista; nunca se afastará muito de 1 por cento.

Para dar um exemplo, admitamos que uma taxa de 20 por cento incide sobre um conjunto de máquinas que representa 25 por cento do investimento total e que os encargos fixos deste investimento pesam $\frac{1}{5}$ no custo de produção do artigo a fabricar; o aumento que resulta para este custo é precisamente de 1 por cento, o que não justifica fortes queixumes e é sempre bem inferior às economias que um estudo, mesmo modesto, de produtividade, é capaz de trazer à grande maioria das explorações industriais.

A vantagem de proteger as indústrias produtoras de bens de equipamento ou bens de consumo mais ou menos duradouros, para que progridam como devem, é largamente superior aos prejuízos que pode trazer à economia nacional o ajustamento de direitos aprovado há pouco mais de um ano ou a abolição de isenções nos casos em que se verifique.

Não deve, aliás, esquecer-se que a isenção de direitos é uma providência de carácter excepcional, que constitui um favor do Estado em benefício de certas actividades económicas; tal favor deve rodear-se de particularidades cuidadosas, porque nem deve ser excessivo nem ter reflexos desfavoráveis em outros sectores da economia.

4. Já o Decreto n.º 15 728, de 16 de Julho de 1928, revogou algumas dezenas de diplomas que concediam isenção de direitos a entidades públicas e privadas, com o fundamento de defender o Tesouro e a indústria nacional, de se ficar sabendo, ao certo, em quanto importam os serviços públicos e de se simplificar o serviço burocrático aduaneiro; mas nos 33 anos decorridos de então para cá nova revoada de isenções se concedeu, em número e importância superiores aos daquelas que então se extinguíram.

E como a situação justifica hoje, incomparavelmente mais do que então, defender a produção nacional, pela maior diversidade de artigos que ela está em condições de fornecer e pela conjuntura económica sem precedentes que os anos próximos nos oferecem, é oportuno reduzir severamente as liberalidades até agora permitidas.

Entre as disposições legais que consignam isenções de direitos de importação com algum carácter de generalidade, podem apontar-se as seguintes, sem, certamente, as indicar a todas:

- Decreto n.º 3292 para material destinado a construção ou reparação naval;
- Decretos n.ºs 19 464 e 24 934 para material destinado a obras portuárias;
- Decreto n.º 28 452 para material destinado à seca e conservação de bacalhau;
- Decreto n.º 29 018 para material destinado à queima de carvões nacionais;
- Decreto n.º 29 034 para material destinado a tratamento de óleos minerais;
- Decreto n.º 29 725 para material destinado à indústria mineira;
- Decreto n.º 36 030 para material destinado a centrais eléctricas e indústrias novas, em regulamentação das Leis n.ºs 2002 e 2005;
- Decreto n.º 36 619 para material destinado a aeroportos;
- Decreto n.º 36 816 para material destinado a construção e reparação de estradas;
- Decretos n.ºs 38 707, 38 241, 39 397, 39 398 e 40 239 para material de guerra;

Decreto n.º 38 770 para material destinado às obras hidroagrícolas e hidroeléctricas da ilha Terceira;

Decreto n.º 38 855 para material ferroviário;

Decreto n.º 39 188 para material destinado à aviação civil;

Decreto n.º 39 840 para material destinado à Fábrica-Escola Irmãos Stephens;

Decreto n.º 40 904 para material destinado à Federação dos Municípios da Ilha de S. Miguel;

Lei n.º 1353 para material destinado à rede telegráfica;

Lei n.º 2073 para material destinado à indústria hoteleira.

Como casos de aplicação destes diplomas gerais, ou independentemente deles, há ainda algumas dezenas de decretos de isenção específica para certas empresas ou serviços, o que tudo conduz a um regime de mercado aberto em volume que se considera muito além do razoável. Anda por 120 o número de empresas ou serviços que beneficiam, na metrópole, deste favor.

O que merece ser referido é que as Leis n.ºs 2002 e 2005, à sombra das quais se concede hoje a maioria das isenções de direitos, estatuem que essa isenção só se aplica a materiais «que não possam obter-se na indústria nacional em razoáveis condições de preço», e o Decreto n.º 36 030, que regulamentou esta disposição, interpreta estas condições como sendo as que se verificam quando o preço do material nacional «não exceda em 10 por cento o preço dos materiais estrangeiros similares».

Algumas dúvidas se levantaram sobre se o preço dos materiais estrangeiros, para efeito desta comparação, devia ou não incluir os direitos pautais; o assunto nunca foi esclarecido com generalidade, mas, em muitos casos, entendeu-se que não incluíam, e tudo passou a processar-se como se os materiais produzidos pela indústria nacional, quando adquiridos por empresas beneficiárias da isenção, tivessem uma protecção pautal uniforme de 10 por cento.

Sucedem ainda que na volumosa legislação sobre isenção de direitos se encontram variadas redacções quanto à forma de comparação dos preços nacionais e estrangeiros, donde resulta que as margens efectivas de protecção dos produtos nacionais são, conforme os casos, de 0, 10 ou 15 por cento — o que está longe de ser protecção com algum significado.

É necessário estabelecer, sem ambiguidade, que a isenção de direitos não se aplica aos produtos de que exista fabricação nacional idónea e que não há lugar para estabelecer margens de protecção; a protecção será aquela que constar da pauta. É este, aliás, o seu significado — excluídos os direitos de carácter fiscal.

5. A maior parte, se não a totalidade, dos diplomas citados concede isenção de direitos de entrada sem limitação de tempo. É um importante princípio a rever.

Compreende-se que na compra do equipamento inicial ou dos primeiros materiais de consumo, na altura em que as empresas, ainda em montagem ou em começo de exploração, encontram no geral as maiores dificuldades de tesouraria, se lhes conceda a facilidade da isenção; mas passado esse período, quando haja que abastecer o armazém ou que fazer novas montagens para ampliação das instalações primitivas, o benefício deixa de ter, muitas vezes, justificação ou peso, e tem mesmo levantado problemas delicados na distinção entre equipamento novo e material de substituição do

equipamento antigo, não abrangido pela isenção. Esta, quando venha a dar-se, deve ser, pois, por tempo limitado; e nas empresas que a usufruem há muitos anos é simplesmente de abolir.

Trata-se, na grande maioria dos casos, de situações cristalizadas pelo tempo, que, observadas à luz das condições actuais, tida em conta a situação das empresas e a pequena incidência relativa do benefício, não justificam o sacrifício do erário ou o prejuízo da produção nacional; ressalva-se o caso de peças de difícil fabricação destinadas a incorporar em produtos industriais mais complexos — hipótese que deve merecer particular atenção.

Como forma prática e segura de sanear um regime antigo, que tem numerosas ramificações e modalidades, adopta-se o princípio de abolir todas as isenções (excluídas as que são prescritas na pauta de importação, nas suas instruções preliminares ou em alguns regimes especiais), deixando ressalvada a possibilidade da revisão nos casos que o justifiquem, para que estes sejam observados com critério uniforme dentro do condicionalismo actual. Afiguram-se, entre outros, merecedores de atenção os casos de isenção estatuídos como cláusula contratual com o Estado que, juridicamente, se considerem de manter (por exemplo: no caso de empreitadas) ou aqueles em que as condições económicas dos beneficiários o imponham claramente.

Esta revisão de situações antigas tem apenas por objecto evitar que se mantenha a concessão, automática e quase sem verificação, de isenções às empresas beneficiárias, mas não impede que tais isenções lhes sejam dadas; nada se opõe a que a uma empresa, à qual seja retirado o direito perpétuo e quase indiscriminado de importar materiais sem direitos, requeira e consiga, nos termos da base IV da Lei n.º 2005, isenção de direitos para partidas de material devidamente especificadas, dentro da interpretação lata dada pelo Conselho Económico a esta disposição.

6. Uma das hipóteses que a legislação actual contempla como legítima para justificar a isenção de direitos é a de não estar a indústria nacional habilitada a fornecer os materiais dentro dos prazos previstos para a montagem.

A experiência tem, porém, mostrado que os casos em que a cláusula se invoca não são em regra atendíveis, porque o tempo que se pretende ganhar, com o sacrifício da produção nacional, não resulta de necessidades prementes da economia nacional, mas da demora com que o comprador abriu o seu concurso ou fez a correspondente adjudicação.

Não se considera justo que a lentidão destes actos se transforme em vantagem para o culpado e em penalidade para outrem: para o produtor nacional, que não obtém a encomenda, ou para o Estado, que não cobra a imposição pautal.

A regra da escassez do prazo é de abolir; deixa-se-lhe uma saída limitada aos casos de força maior, manifestamente independentes da vontade e diligência do comprador.

7. Entre as indústrias nacionais cuja protecção interessa assegurar figuram as dos transportes; e, entre estas, merecem particular atenção as que são mais sensíveis às flutuações do tráfego por exigirem pesados investimentos, constituídos por grandes parcelas indivisíveis, em relação às quais o coeficiente de utilização é elemento decisivo nas contas de exploração.

Incluem-se nesta categoria a marinha mercante, o caminho de ferro e a aviação.

A marinha mercante tem o exclusivo de transporte entre a metrópole e as províncias africanas, mas trabalha em concorrência nas restantes carreiras; para estas não é possível fixar preferências, vistos ou acordos internacionais, mas não é inoportuno lembrar às empresas carregadoras a vantagem de utilizarem as linhas nacionais. Em contrapartida, a marinha mercante deve aproximar-se das indústrias transformadoras portuguesas, tornando-se cliente destas em mais larga medida do que o tem sido até hoje.

De facto, vêm já do Decreto de 28 de Dezembro de 1899 as facilidades concedidas à marinha mercante quanto à aquisição de artigos estrangeiros; mas a disposição hoje vigente é o Decreto n.º 3292, de 14 de Agosto de 1917, que concede o despacho de reexportação aos materiais importados para reparação ou construção de navios. Apenas se excluem as cordas, cabos, amarras e redes, nos termos dos Decretos n.ºs 12 233 e 18 728, respectivamente de 31 de Agosto de 1926 e 6 de Agosto de 1930.

Não se esquece que a marinha portuguesa não pode aceitar o regime de protecção dos seus fornecedores, porque necessita de concorrer com as restantes marinhas, o que acontecerá a todas as indústrias dentro de alguns anos; mas restringir a total liberdade de compra que a mobilidade dos navios favorece não implica, obrigatoriamente, adquirir mais caro; obriga apenas, em alguns casos, a pouco mais do que mudar de hábitos.

Não parece que sejam de manter disposições de há meio século, antes se aconselhando temperar com algumas limitações mais adequadas à situação actual a latitude com que foram dotadas; a necessidade de maior coesão económica do todo nacional, o real progresso da nossa indústria e o que se espera nos anos próximos quanto à capacidade da produção portuguesa para satisfazer as necessidades da indústria da construção ou reparação naval são realidades a que devemos algum esforço de adaptação. Merece ainda registrar-se que a actual capacidade das marinhas portuguesas mercante e de pesca, acrescida do aumento que se prevê nos próximos anos, representa um montante de consumo que não pode ser menosprezado.

Nada se prescreve neste diploma que altere o regime de importação presentemente em vigor para a marinha mercante; mas pareceu oportuno dizer aqui as palavras precedentes, ao menos para levantar o problema.

8. O caminho de ferro, instrumento económico do maior relevo, batido pela concorrência de outros meios, mas, apesar disso, insubstituível, é talvez o mais vulnerável dos três meios de transporte que se citaram, quando a densidade do tráfego enfraquece, porque a massa enorme dos encargos fixos exige a sua diluição por grandes volumes de transporte, sob pena de conduzir rapidamente a pesadas situações deficitárias, que o Estado se vê forçado a cobrir, como se de um organismo da administração pública se tratasse. O aumento do tráfego é a solução natural das dificuldades, parecendo que algum impulso se deva dar nesse sentido.

Mas outro aspecto leva ainda a considerar o interesse de defender esta indústria. Pela grande incidência dos custos fixos, o caminho de ferro é um dos meios de transporte com mais baixo custo marginal; reforçará a afirmação apontar que o transporte de uma tonelada-quilómetro, com tracção Diesel, em carril ou em es-

trada, conduz a consumos de combustível na proporção aproximada de 1 para 4.

Esse baixo custo marginal tem como resultado que a receita bruta de uma subida de tráfego se converte quase inteiramente em receita líquida, o que mostra o alto rendimento dessa subida e documenta com clareza o interesse nacional de a promover.

Acresce que, no caso português, a fuga de tráfego do caminho de ferro, a despeito dos propósitos legais de coordenação, toma aspectos anómalos; apesar da compreensível tendência do passageiro para utilizar a estrada, o seu movimento nos comboios aumenta, e é a fuga da mercadoria que mais fortemente se assinala, conduzindo à situação anormal de ser a receita devida a esta inferior à receita devida àquele.

O regime de importação das empresas ferroviárias e das que tenham com ela contratos de arrendamento ou de prestação de serviços especializados é regulado pelo Decreto-Lei n.º 38 855, de 8 de Agosto de 1952, que concede isenção de direitos a todo o material, mas atribui à indústria nacional a protecção de 15 por cento; este diploma, dando nova redacção ao artigo 33.º do Decreto n.º 13 829, de 17 de Junho de 1927, generalizou a outros artigos o regime que era aplicável ao material fixo e circulante por força do contrato de concessão aprovado pelo Decreto-Lei n.º 38 246, de 9 de Maio de 1951.

O sector ferroviário tem, neste ponto, particular interesse, pelo grande volume de investimentos projectado para os próximos anos e pela posição muito destacada que a indústria portuguesa está em condições de tomar como sua fornecedora.

9. A aviação civil é, das três modalidades de transporte consideradas, a que oferece à indústria portuguesa menor capacidade de consumo; mas não deixa de merecer, em paralelo com a marinha mercante, o mesmo grau de preferência, o qual, como acontece naquela marinha, é fortemente condicionada pelos acordos internacionais.

Quanto ao regime de importação, o Decreto-Lei n.º 36 619, de 24 de Novembro de 1947, isenta os materiais para aeroportos sem qualquer reserva e o Decreto-Lei n.º 39 188, de 25 de Abril de 1953, prevê como uma das bases de adjudicação do serviço de transportes aéreos a isenção de direitos de importação para aeronaves, máquinas e quaisquer outros materiais, mas atribui à indústria nacional a protecção de 15 por cento. É este o regime que vigora no contrato de concessão dos Transportes Aéreos Portugueses, publicado no *Diário do Governo*, 2.ª série, de 5 de Junho de 1953.

Com os fundamentos invocados:

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, para valer como lei, o seguinte:

D) Isenções de direitos

Artigo 1.º Com ressalva das isenções estabelecidas nos n.ºs 1 a 20 do artigo 72.º das instruções preliminares da pauta dos direitos de importação, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 42 656, de 18 de Novembro de 1959, tendo em atenção a redacção que lhe foi dada pelo artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 43 477, de 20 de Janeiro de 1961, das constantes do artigo 2.º do presente diploma e do regime preferencial adoptado para as mercadorias ultramarinas, caducam no dia 31 de Maio de

1962 todas as isenções ou reduções de direitos de importação até agora concedidas no território do continente e ilhas adjacentes, que tenham nessa data duração superior a quatro anos, caducando todas as restantes ao atingirem este período de vigência.

§ único. Os actuais beneficiários que por motivo de contrato com o Estado, se julguem com direito a conservar aquela regalia, bem como os que a considerem imprescindível por motivos de natureza económica, deverão apresentar a sua pretensão devidamente documentada até 30 de Novembro do ano corrente à comissão a que se refere o artigo 3.º do presente diploma.

Art. 2.º Não são abrangidas pelo disposto no artigo antecedente as mercadorias importadas ao abrigo de acordos ou convenções internacionais em vigor no nosso país e, bem assim, as que a seguir se mencionam, de harmonia com os diplomas adiante indicados:

- 1) As obras de arte, de pintura e escultura executadas e assinadas por artistas portugueses residentes no estrangeiro, acompanhadas de certificado do respectivo cônsul, nos termos da Lei de 14 de Setembro de 1897;
- 2) As obras de arte ou com valor histórico, portuguesas ou estrangeiras, nos termos do Decreto de 19 de Novembro de 1910;
- 3) Os objectos importados pelos chefes de missão acreditados no País, conforme o uso diplomático, quando haja reciprocidade, nos termos do Decreto n.º 17 224, de 14 de Agosto de 1929;
- 4) Os veículos automóveis de passageiros importados pelos membros do corpo diplomático e cônsules de carreira, nos termos dos Decretos-Leis n.ºs 32 312, de 9 de Outubro de 1942, e 37 668, de 20 de Dezembro de 1949; e os que forem por eles vendidos, nos termos do Decreto-Lei n.º 39 507, de 2 de Janeiro de 1954, com a redacção que ao seu artigo 1.º foi dada pelo Decreto-Lei n.º 42 281, de 25 de Maio de 1959;
- 5) Os bilhetes e fracções da Lotaria Nacional devolvidos das províncias ultramarinas à Santa Casa da Misericórdia de Lisboa ou a qualquer entidade recebedora, nos termos dos Decretos-Leis n.ºs 34 448, de 17 de Março de 1945, e 39 005, de 24 de Novembro de 1952;
- 6) O material das missões antropológicas e etnológicas enviadas às províncias ultramarinas, nos termos do Decreto-Lei n.º 34 478, de 3 de Abril de 1945;
- 7) O material remetido para a metrópole pelas missões de estudo ou brigadas técnicas organizadas pelo Ministério do Ultramar, nos termos do Decreto-Lei n.º 34 521, de 23 de Abril de 1945;
- 8) Ofertas ou donativos em géneros a instituições ou serviços de assistência, nos termos do Decreto-Lei n.º 36 365, de 23 de Junho de 1947;
- 9) Bens importados pela Cruz Vermelha Portuguesa, nos termos do Decreto-Lei n.º 36 612, de 24 de Novembro de 1947, alterado pelo Decreto-Lei n.º 40 337, de 17 de Outubro de 1955;
- 10) Impressos, discos, rolos, fios ou fitas gravados que se destinem a programas culturais e de propaganda, recebidos ou expedidos pela

Emissora Nacional de Radiodifusão em regime de intercâmbio com estações emissoras estrangeiras, nos termos do Decreto n.º 39 281, de 18 de Julho de 1953;

- 11) Discos, rolos, fios ou fitas, gravados ou não, para programas radiofónicos; chapas, películas e filmes, virgens ou não, para documentários fotográficos ou cinematográficos; impressos avulsos, folhetos, livros, cartazes, desenhos, plantas e maquetas, destinados ao intercâmbio entre a metrópole e as províncias ultramarinas, nos termos do Decreto n.º 39 282, de 18 de Julho de 1953;
- 12) Matérias-primas e produtos acabados ou semi-acabados cuja importação se destine à execução de encomendas de material de guerra, naval ou aeronáutico, munições e equipamentos militares, quando os interesses da defesa e da economia nacional o aconselhem, nos termos dos Decretos-Leis n.ºs 39 397, de 22 de Outubro de 1953, e 40 239, de 6 de Julho de 1955;
- 13) Mercadorias exclusivamente destinadas à execução de encomendas para efeitos de defesa comum, de harmonia com as obrigações assumidas entre o Governo Português e o dos Estados Unidos da América, nos termos do Decreto-Lei n.º 39 398, de 22 de Outubro de 1953;
- 14) Materiais destinados às obras e trabalhos das «infra-estruturas comuns N. A. T. O.», nos termos do Decreto-Lei n.º 41 561, de 17 de Março de 1958;
- 15) Bens adquiridos para afectação ao Museu de Marinha, nos termos do Decreto-Lei n.º 42 412, de 24 de Julho de 1959;
- 16) Material destinado à construção e equipamento do aeroporto do Funchal, nos termos do Decreto-Lei n.º 43 446, de 28 de Dezembro de 1960;
- 17) Materiais para a construção da ponte sobre o Tejo entre Lisboa e Almada, nos termos do Decreto-Lei n.º 43 514, de 23 de Fevereiro de 1961;
- 18) Material de guerra adquirido para as forças armadas e o material importado para defesa do País, por virtude de obrigações assumidas em acordos internacionais, nos termos do Decreto-Lei n.º 43 671, de 8 de Maio de 1961;
- 19) Os veículos automóveis pertencentes a passageiros ou importados temporariamente e os que já tenham pago direitos de importação em qualquer dos territórios portugueses do ultramar, nos termos dos Decretos-Leis n.ºs 38 164 e 41 673, respectivamente de 7 de Fevereiro de 1951 e 11 de Junho de 1958.

Art. 3.º Uma comissão constituída por um professor do ensino superior de comprovada competência nestas matérias, que presidirá, e um representante de cada um dos Ministérios das Finanças e da Economia ficará encarregada de estudar as pretensões que se ofereçam nos termos do § único do artigo 1.º, apreciando-as à luz da conjuntura económica presente, da economia deste decreto e das obrigações contratuais do Estado.

§ 1.º A comissão incluirá um representante do Ministério das Comunicações sempre que se trate de apreciar casos do âmbito deste Ministério.

§ 2.º A comissão apresentará o seu parecer com indicação das condições particulares a aplicar a cada caso, quando as haja, até 15 de Março de 1962, submetendo-o à apreciação do Conselho Económico.

§ 3.º A comissão funcionará nos termos do Decreto-Lei n.º 31 177, de 17 de Março de 1941, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 42 386, de 14 de Julho de 1959.

§ 4.º O Ministério das Finanças fará publicar no *Diário do Governo*, até 30 de Maio de 1962, mediante diploma legal, a lista das entidades a quem for mantido, com carácter permanente, o regime de isenção de direitos, com indicação das condições particulares de cada caso, quando as haja.

Art. 4.º As isenções de direitos de importação a favor de entidades públicas ou privadas obedecerão a um dos três tipos seguintes:

- a) Quando respeite a entidade que esteja incluída na lista a que se refere o § 4.º do artigo anterior ou venha a ser expressamente designada em lei ou decreto-lei, respeitar-se-ão as condições particulares fixadas em cada caso;
- b) Quando respeite a entidade cuja actividade esteja genericamente autorizada por lei ou decreto-lei a beneficiar da isenção, o Conselho Económico, a requerimento da interessada e ouvidos o Ministério das Finanças e a Secretaria de Estado da Indústria, poderá conceder aquele benefício por período até quatro anos, a contar da data desta decisão, prorrogável nos casos especiais em que tal se justifique, impondo as condições julgadas oportunas; poderá ainda, como alternativa, adoptar o procedimento da alínea seguinte;
- c) Quando respeite a entidade não incluída em qualquer das alíneas anteriores, o Conselho Económico, a requerimento da interessada e ouvidos os organismos referidos na alínea anterior, poderá, caso por caso, conceder isenção para material constante de dada especificação, quando a instalação em vista tenha interesse marcado para a economia nacional, em termos a definir por aquele Conselho.

§ único. No caso previsto na primeira parte da alínea b), a isenção aplica-se aos materiais que venham a ser submetidos a despacho dentro do seu período de validade.

Art. 5.º As isenções de direitos existentes ou a conceder no futuro não serão aplicáveis a material que possa ser produzido no País em boas condições de qualidade, entendendo-se que esse material, quando importado, fica sujeito às imposições da pauta em vigor, salvo se houver no diploma que venha a conceder a isenção menção expressa em contrário.

§ 1.º Se não houver razão fundamentada para que o preço do produto nacional exceda o preço médio C. I. F. dos artigos similares estrangeiros, poderá o comprador recorrer para a Inspeção-Geral dos Produtos Agrícolas e Industriais, que ouvirá sobre o assunto o ou os organismos do Estado cuja especialização o aconselhe e fixará o preço justo, tanto quanto possível próximo daquele preço médio. Desta fixação caberá recurso para o Secretário de Estado da Indústria.

§ 2.º Se o material a importar constituir parcela de uma máquina ou conjunto semelhante a completar com peças de fabricação nacional, a isenção de direitos só

será aplicada às peças que não possam ser produzidas no País em boas condições de qualidade, aplicando-se ao restante material as imposições pautais correspondentes.

§ 3.º Entende-se que um produto possui boas condições de qualidade quando obedeça a normas ou ensaios considerados usuais no estado presente da técnica e tenha características para prestar o serviço que normalmente se lhe deva exigir.

§ 4.º Compete à Inspeção-Geral dos Produtos Agrícolas e Industriais, ouvidos os organismos do Estado cuja especialização o aconselhe, decidir sobre as condições de qualidade dos artigos de produção nacional, cabendo recurso para o Secretário de Estado da Indústria.

§ 5.º As entidades que beneficiem da isenção de direitos poderão requerer à Inspeção-Geral dos Produtos Agrícolas e Industriais, antes de tomarem compromissos de importação, a indicação das parcelas do material a que não se aplica a isenção.

§ 6.º Por excepção ao disposto no corpo do artigo, poderá ser autorizada, por despacho do Ministro das Finanças, ouvido o Ministério da Economia, a entidades gozando de isenção, a importação sem direitos de material que possa ser produzido no País, quando se trate de aquisição urgente por causas independentes de culpa ou atraso do comprador.

Art. 6.º As partidas de material gozando de isenção de direitos que venham a apresentar-se a despacho aduaneiro serão desembaraçadas mediante caução ou garantia bancária no valor dos direitos, a qual será liberta se a isenção for mantida de acordo com o que estabelecem os §§ 2.º e 3.º do presente artigo.

§ 1.º Antes do desembaraço aduaneiro, a Direcção-Geral das Alfândegas enviará à Inspeção-Geral dos Produtos Agrícolas e Industriais uma relação em duplicado das mercadorias que vão ser despachadas, a fim de facilitar a fiscalização de que se trata de material não produzido pela indústria nacional em boas condições de qualidade.

§ 2.º Se a Inspeção-Geral, inspeccionando o material, quando necessário, concluir que a isenção é de conceder, tendo em vista o disposto no artigo 5.º, comunicá-lo-á à Direcção-Geral das Alfândegas; em caso contrário, informará o Secretário de Estado da Indústria, que ouvirá sobre o caso o Conselho Técnico da Indústria.

§ 3.º Se a decisão do Secretário de Estado da Indústria for contrária à isenção dos direitos para a totalidade ou parte do material a importar e com ela se não conformar o importador, será o caso submetido à decisão do Conselho Económico.

§ 4.º Por portaria dos Ministros das Finanças, da Economia e das Comunicações serão, fixados os prazos máximos em que deverão cumprir-se as disposições deste artigo, bem como estabelecidas as outras prescrições regulamentares necessárias ao seu bom funcionamento.

II) Transportes

Art. 7.º Os serviços do Estado e dos corpos ou corporações administrativas, bem como os organismos de coordenação económica e corporativos, ficam obrigados, quando não utilizem a via fluvial ou marítima, a preferir o caminho de ferro nos transportes de mercadorias em remessas de peso superior a 1000 kg entre pontos do continente, salvo quando este meio não possa utilizar-se racionalmente ou implique uma diferença de en-

cargo superior a 10 por cento, consideradas as tarifas legalmente fixadas ou os custos de transporte resultantes da execução de contratos celebrados em conformidade com a regulamentação em vigor.

§ único. A mesma regra se aplicará para a via aérea quanto aos aviões de empresas concessionárias nacionais, abrangendo o transporte de mercadorias sem limite de peso e o de pessoas que se deslocem entre territórios nacionais em serviço das referidas entidades, ou cujo transporte, a qualquer título, seja por elas pago, exceptuados os casos em que a baixa frequência dos serviços assegurados por essas empresas origine demoras ou encargos inaceitáveis.

Art. 8.º O Conselho Económico ou a entidade que for competente em cada caso poderá condicionar à aceitação de regras quanto ao transporte de mercadorias a concessão a empresas privadas de quaisquer dos benefícios seguintes:

- a) Facilidades nos termos da base v da Lei n.º 2002, de 26 de Dezembro de 1944, das bases iv e xvi da Lei n.º 2005, de 14 de Março de 1945, ou dos artigos 12.º a 16.º da Lei n.º 2073, de 23 de Dezembro de 1954;
- b) A outorga de concessões de serviço público;
- c) A concessão de um exclusivo, nos termos da base vii da Lei n.º 2052, de 11 de Março de 1952;
- d) A tomada de capital ou concessão de créditos pelo Estado, corpos administrativos, organismos de coordenação económica ou corporativos e caixas de previdência;
- e) A tomada de capital ou concessão de créditos pelo Banco de Fomento;
- f) A inclusão no Plano de Fomento.

Art. 9.º O despacho dos processos de condicionamento industrial passará a conter, sempre que seja julgado oportuno, as regras adequadas ao transporte entre pontos do continente das mercadorias recebidas ou expedidas pela unidade industrial em causa, fixando, eventualmente, a localização dessa unidade junto de uma via férrea à qual tenha acesso directo por meio de ramal, salvo se alguns condicionamentos o impedirem ou se os transportes se fizerem directamente por via fluvial ou marítima.

Art. 10.º A fim de metodizar a aplicação dos artigos 7.º, 8.º e 9.º e estabelecer um princípio de coordenação nos transportes industriais, é criada no Ministério das Comunicações a Comissão de Coordenação dos Transportes Industriais, constituída por representantes do Ministério das Comunicações e da Secretaria de Estado da Indústria, incumbida de preparar programas de coordenação de transportes a aplicar às indústrias sujeitas a condicionamento e às que movimentem grandes quantidades de mercadorias.

§ 1.º Estes programas serão elaborados progressivamente por indústrias e, dentro de cada uma delas, por unidades fabris, prevendo-se a conversão gradual dos meios de transporte em uso até à sua adaptação ao programa aprovado.

§ 2.º Estes programas serão aplicáveis ainda no caso em que o transporte das mercadorias seja feito por entidade diferente da indústria a que respeitam.

§ 3.º A aprovação dos programas referidos no parágrafo anterior é da competência do Ministro das Comunicações e do Secretário de Estado da Indústria, com recurso para o Conselho Económico.

§ 4.º As condições de funcionamento e a satisfação dos encargos desta Comissão serão objecto de decreto regulamentar referendado pelos Ministros das Finanças, da Economia e das Comunicações.

§ 5.º Quando se trate de transportes que envolvam a via marítima, deverá ser agregado à Comissão um representante do Ministério da Marinha; em tais casos, a aprovação dos programas será também da competência do Ministro da Marinha.

Art. 11.º Sempre que as entidades abrangidas pelos quatro artigos anteriores tenham dúvidas quanto à realização dos seus transportes ou encontrem dificuldades na negociação das suas condições, quando eles não tenham sido objecto de um programa aprovado nos termos do artigo anterior, deverão apresentá-las, devidamente documentadas, na Direcção-Geral de Transportes Terrestres, na Direcção-Geral da Aeronáutica Civil ou na Junta Nacional da Marinha Mercante, conforme os casos; estes organismos proporão, se for caso disso, uma base de acordo dos interessados, levando-os, quando oportuno, à elaboração de contratos a longo prazo.

§ 1.º As decisões ou propostas destes organismos serão comunicadas dentro de 30 dias, a contar da entrada dos pedidos de intervenção, havendo recurso para os Ministros da Marinha ou das Comunicações, conforme os casos, ouvido o Secretário de Estado da Indústria.

§ 2.º Se não for dado conhecimento da decisão ou da proposta de acordo dentro daquele prazo de 30 dias, poderão os interessados adoptar o meio de transporte que desejarem.

III) Disposições gerais

Art. 12.º Os directores dos serviços do Estado, dos corpos administrativos, dos organismos de coordenação económica ou corporativos ou os funcionários a quem

a falta for imputável, bem como os delegados do Governo ou administradores por parte do Estado nas empresas em que existam, responderão por negligência nos termos do Estatuto Disciplinar dos Funcionários Civis se não cumprirem ou consentirem que não se cumpra o disposto neste decreto, independentemente das sanções aplicadas às empresas.

Art. 13.º As empresas privadas que violarem a cláusula sobre transportes estabelecida nos termos do artigo 8.º ou os programas aprovados nos termos do artigo 10.º pagarão uma multa igual a dez vezes o valor dos transportes ilicitamente feitos e poderão, se houver reincidência e se for caso disso, ser privadas dos benefícios que lhes tenham sido concedidos em contrapartida.

§ único. As multas serão aplicadas pela Inspecção-Geral dos Produtos Agrícolas e Industriais, com recurso para o Secretário de Estado da Indústria, podendo os autos de infracção ser levantados por aquele organismo ou pelos serviços dos Ministérios da Marinha, da Economia ou das Comunicações de que dependam as empresas interessadas.

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

Paços do Governo da República, 14 de Outubro de 1961. — AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ — *António de Oliveira Salazar* — *José Gonçalo da Cunha Sottomayor Correia de Oliveira* — *Alfredo Rodrigues dos Santos Júnior* — *João de Matos Antunes Varela* — *António Manuel Pinto Barbosa* — *Mário José Pereira da Silva* — *Fernando Quintanilha Mendonça Dias* — *Alberto Marciano Gorjão Franco Nogueira* — *Eduardo de Arantes e Oliveira* — *Adriano José Alves Moreira* — *Manuel Lopes de Almeida* — *José do Nascimento Ferreira Dias Júnior* — *Carlos Gomes da Silva Ribeiro* — *José João Gonçalves de Proença* — *Henrique de Miranda Vasconcelos Martins de Carvalho*.