

(12) Cujo objecto, nos termos do seu artigo 1.º foi o de transpor a Directiva n.º 2001/97/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de Dezembro, que altera a Directiva n.º 91/308/CEE, do Conselho, de 10 de Junho.

(13) Onde o artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 15/93 falava em «sabendo que os bens ou produtos são provenientes da prática, [...] de infracção prevista nos artigos», e o artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 325/95 em «sabendo que os bens ou produtos são provenientes da prática, [...] de crimes de», o artigo 368.º-A do Código Penal refere que «consideram-se vantagens os bens provenientes da prática, [...] dos factos ilícitos típicos de».

(14) Os autores divergem sobre o significado das expressões «infracção», usada no artigo 23.º, e «crimes», utilizada pelo Decreto-Lei n.º 325/95. Se, relativamente à primeira, existe consenso no sentido de admitir que vale como facto ilícito típico, já relativamente à segunda, enquanto uns concedem que tenha o mesmo significado, outros há que sustentam que só pode ser interpretado em sentido técnico, como facto, típico, ilícito, culposo e punível — cf. Pedro Caeiro, *ob. cit.*, p. 1102, e Jorge Alexandre Fernandes Godinho, *ob. cit.*, p. 166, e respectivas notas.

(15) Oliveira Ascensão, *Branqueamento de Capitais: Reacção Criminal*, em «Estudos de direito bancário», Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, p. 340, entende que, apesar de o Decreto-Lei n.º 325/95 não ter atingido o crime do artigo 23.º do Decreto-Lei 15/93, «o regime complementar estabelecido pelos dois diplomas diverge, [criando-se] assim a necessidade de distinguir constantemente o regime do branqueamento de capitais provenientes da droga do branqueamento de capitais de proveniência diversa».

(16) *Ob. cit.*, pp. 1074 e 1081-1082.

(17) Jorge Alexandre Fernandes Godinho, *ob. cit.* p. 237, n. 539, refere que a versão portuguesa da Convenção, por via de um erro de tradução, exprime, quanto a este ponto, «exactamente o contrário do que consta das versões oficiais». Diz a versão portuguesa que «pode ser previsto que as infracções enumeradas [...] apenas se aplicam aos autores da infracção principal. Todavia, na versão francesa está escrito que «il peut être prévu que les infractions énoncées par ce paragraphe ne s'appliquent pas aux auteurs de l'infraction principale». E a versão inglesa que «it may be provided that the offences set forth in that paragraph do not apply to the persons who committed the predicate offence» (itálicos nossos).

(18) *Ob. cit.* pp. 137-138.

(19) *Droga — Decisões de Tribunais de 1.ª Instância — 1996 — Comentários*, edição da Presidência do Conselho de Ministros — Gabinete de Planeamento e de Coordenação do Combate à Droga, 1998, p. 193.

(20) Jorge Alexandre Fernandes Godinho, *ob. cit.*, p. 237.

(21) Cf. *Diário da Assembleia da República*, 1.ª série, de 30 de Janeiro de 2003, p. 3425.

(22) Jescheck, *ob. cit.* e loc. cit.

(23) Eduardo Correia, *Direito Penal*, I, p. 306, e Figueiredo Dias, *ob. cit.*, p. 287.

(24) Conclusão com que Pedro Caeiro, *ob. cit.*, p. 1105, n. 111, parece também condescender.

(25) *Ob. cit.*, pp. 1106 e segs.

(26) *Actas das Sessões da Comissão Revisora do Código Penal*, Parte Geral, vols. I e II, edição da AALisboa, p. 211.

(27) Eduardo Correia, *Direito Criminal*, II, 197 e segs.

Cf., também, Figueiredo Dias, ... *Sumários...*, cit., p. 105.

(28) Gonçalo de Melo Bandeira, «O Crime de 'Branqueamento' e a Criminalidade Organizada...», em *Ciências Jurídicas*, *ob. cit.*, pp. 287 e 316.

(29) Henriques Gaspar, loc. cit. na n. 19 e «Branqueamento de capitais», in *Droga e Sociedade — O Novo Enquadramento Legal*, Gabinete de Planeamento e de Coordenação do Combate à Droga, Ministério da Justiça, 1994, pp. 124 e 133.

(30) *Ob. cit.*, pp. 91 e segs e 109.

(31) Lourenço Martins, *ob. cit.* e loc. cit., e RPCC, cit., pp. 453 e 475.

(32) Oliveira Ascensão, *ob. cit.*, pp. 338 e 347.

(33) *Ob. cit.*, pp. 1086 e 1109.

(34) *Ob. cit.*, pp. 14 e segs., 146 e 157.

(35) *Ob. cit.*, pp. 140 e segs. e 237 e segs.

(36) Rodrigo Santiago, *O Branqueamento de Capitais e Outros Prodelitos do Crime*, RPCC, ano 4, fascículo 4.º, pp. 530-532 e 535.

(37) Com efeito, desconhecemos se Rodrigo Santiago, quando elaborou o seu artigo, tinha conhecimento daquela posição de Lourenço Martins, apesar de ambos os textos terem sido publicados em 1994.

(38) Como referia Vitalino Canas na apresentação do projecto de lei n.º 174/IX, a que atrás já nos referimos, de acordo com fontes credíveis, são branqueados anualmente qualquer coisa como 800 000 milhões de euros a 1,5 biliões de euros, provenientes, em grande maioria, do tráfico de drogas.

No mesmo sentido, afirmava o *El País*, de 3 de Outubro de 1992, citado por Jorge Manuel Dias Duarte, *ob. cit.*, p. 19, que o mercado clandestino de drogas representava, em 1989, cerca de 9% do comércio mundial, equivalente ao dobro das transacções de petróleo realizadas em todo o mundo, nesse ano.

(39) *O Branqueamento de Capitais (Algumas Reflexões à Luz do Direito Penal e da Política Criminal)*, no BFD da UC, vol. LXVIII (1992), pp. 65, 66 e 71, n. 23

(40) *Ob. cit.*, p. 147.

(41) *Ob. cit.*, p. 1107.

(42) ... *Sumários...*, cit., p. 109.

(43) *Ob. cit.*, pp. 238-239.

(44) *Direito Penal, Parte Geral*, cit., pp. 109 e 135.

Lisboa, 22 de Março de 2007. — João Manuel de Sousa Fonte (relator) — José Adriano Machado Souto de Moura — José António Henriques dos Santos Cabral — António Jorge Fernandes Oliveira Mendes — José Eduardo Reino Pires — António Pires Henriques da Graça — Alfredo Rui Francisco do Carmo Gonçalves Pereira — Luís Flores Ribeiro — José António Carmona da Mota — António Pereira Madeira — Manuel José Carrilho Simas Santos — José Vaz dos Santos Carvalho — António Joaquim da Costa Mortágua — António Silva Henriques Gaspar — António Artur Rodrigues da Costa — José Vítor Soreto de Barros — Armando dos Santos Monteiro.

## REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

### Assembleia Legislativa

#### Decreto Legislativo Regional n.º 23/2007/M

##### Cria a contribuição de serviço rodoviário regional que visa financiar a rede rodoviária regional, a cargo da RAMEDM — Estradas da Madeira, S. A.

A alínea i) do n.º 1 do artigo 227.º da Lei Constitucional, conjugada com a alínea f) do n.º 1 do artigo 37.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma da Madeira, preceitua a possibilidade de adaptação do sistema fiscal nacional às especificidades regionais, nos termos previstos na lei.

A Lei n.º 55/2007, de 31 de Agosto, criou a contribuição de serviço rodoviário que visa financiar a rede rodoviária nacional, a cargo da então EP — Estradas de Portugal, E. P. E., recentemente transformada em sociedade anónima de capitais públicos, com a nomenclatura EP — Estradas de Portugal, S. A.

A contribuição de serviço rodoviário constitui uma contrapartida da EP — Estradas de Portugal, S. A., pela utilização que é feita da rede rodoviária nacional, tal como ela é verificada pelo consumo da gasolina e do gasóleo, enquanto combustíveis rodoviários, repercutindo nos utilizadores os custos inerentes à gestão e disponibilização da rede rodoviária nacional.

Nestes termos, esta nova contribuição enquadra-se no conceito de tributo previsto no artigo 3.º, n.º 2, da Lei Geral Tributária, visando garantir a afectação ao sector rodoviário nacional de receitas decorrentes da utilização das infra-estruturas existentes.

O objectivo do referido diploma, conforme referido no debate parlamentar que decorreu na Assembleia da República a 6 de Julho de 2007, foi o de alterar o modelo de gestão e financiamento da rede rodoviária nacional,

designadamente, associar os fluxos financeiros à utilização da infra-estrutura e não ao investimento.

Na Região Autónoma da Madeira, para cumprir os objectivos similares aos prosseguidos pela EP — Estradas de Portugal, S. A., salvo as especificidades próprias do regime autonómico, foi criada através do Decreto Legislativo Regional n.º 8/2007/M, de 12 de Janeiro, a RAMEDM — Estradas da Madeira, S. A., cujo objecto é o exercício da concessão de serviço público de construção e conservação das estradas regionais, modelo este com o objectivo de agilizar a organização da rede viária, a sua gestão, conservação e modernização.

As especificidades regionais, aliadas à necessidade de implementar um correcto modelo de gestão e financiamento, consagraram várias disposições legais com o intuito de traduzir uma adequada distribuição dos custos da rede rodoviária regional.

O artigo 24.º dos Estatutos da RAMEDM — Estradas da Madeira, S. A. («Equilíbrio financeiro»), refere: «A RAMEDM deverá exercer a sua actividade em termos empresariais, constituindo um conjunto coerente de direitos e obrigações, que permitam a auto-sustentação da sociedade.»

Nos termos da cláusula 27 do contrato de concessão, a concessionária é a única e integral responsável pela obtenção dos meios financeiros ao cabal e pontual cumprimento das obrigações previstas no presente contrato, sem prejuízo das obrigações económico-financeiras assumidas pela concedente relativas à prestação do serviço público concessionado. É ainda referido que a concessionária dispõe, entre outras receitas, da comparticipação em taxas ou outros tributos a que, nos termos da lei, a concessionária tenha direito.

O presente diploma visa a criação, ao nível da Região Autónoma da Madeira, da contribuição de serviço rodoviário regional, de forma homóloga à do restante território nacional, mas adaptada às especificidades regionais, designadamente de ordem legal e de gestão administrativa e financeira.

Em termos substanciais, falamos do mesmo tipo de projecto de gestão e financiamento, de realidades contributivas com idênticas contrapartidas e com objectivos similares, mas com procedimentos legislativos adequados à realidade territorial em que estão inseridas.

Trata-se de uma fonte de financiamento que permitirá a obtenção de melhores resultados e maior estabilidade dos seus recursos, associada a um novo modelo de gestão e financiamento do sector, que visa alcançar a eficiência na gestão e aplicação das receitas.

Os valores propostos pretendem reflectir os custos ambientais; criação de uma discriminação positiva dos veículos que, para um determinado nível de utilização das infra-estruturas, permitam menores consumos de combustível ou recorram a fontes de energia menos poluentes.

Simultaneamente, garante a sua auto-sustentabilidade, limitando a aplicação dos dinheiros públicos, afectando recursos de contribuições já existentes de modo a permitir a criação de uma nova contribuição de serviço rodoviário, neutra em termos financeiros, ou seja, sem oneração adicional para os utilizadores das infra-estruturas rodoviárias.

A criação da contribuição de serviço rodoviário regional assegura uma maior transparência e uma transferência de risco para a RAMEDM — Estradas da Madeira, S. A., permitindo uma maior estabilidade, consequentemente assegura autonomia financeira à empresa que gere as estradas

regionais, o que ajudará à programação do financiamento dos investimentos a médio e longo prazos.

O presente diploma inclui uma cláusula de salvaguarda no sentido de a presente medida não aumentar a carga fiscal, pelo que a introdução desta nova contribuição se fará assegurando os ajustamentos necessários ao imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos (ISP), para que tal neutralidade se verifique.

Em resumo, o diploma visará garantir a afectação ao sector de receitas decorrentes da utilização das infra-estruturas rodoviárias, tendo como contrapartidas uma redução, de valor igual, das receitas já existentes em sede de imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos (ISP).

A competência regional para a aprovação do presente regime enquadra-se no âmbito da alínea *i*) do n.º 1 do artigo 227.º da Lei Constitucional, conjugado com a alínea *f*) do n.º 1 do artigo 37.º e o artigo 107.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma da Madeira, atribuindo poder tributário próprio à Região e consistindo o mesmo, designadamente, no direito de dispor de todas as receitas fiscais próprias.

Assim:

A Assembleia Legislativa da Madeira decreta, nos termos da alínea *i*) do n.º 1 do artigo 227.º da Constituição da República e da alínea *f*) do n.º 1 do artigo 37.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma da Madeira, aprovado pela Lei n.º 13/91, de 5 de Junho, revisto e alterado pelas Leis n.ºs 130/99, de 21 de Agosto, e 12/2000, de 21 de Junho, e nos termos do n.º 4 do artigo 49.º da Lei Orgânica n.º 1/2007, de 19 de Fevereiro, o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Objecto e âmbito de aplicação

O presente diploma cria a contribuição de serviço rodoviário regional que visa financiar a rede rodoviária regional, a cargo da RAMEDM — Estradas da Madeira, S. A., e regula as condições da sua aplicação.

#### Artigo 2.º

##### Financiamento

O financiamento, construção e conservação da rede rodoviária regional estão a cargo da RAMEDM — Estradas da Madeira, S. A., e, subsidiariamente, pela Região Autónoma da Madeira, nos termos estabelecidos no decreto legislativo regional que aprovou a sua criação e do respectivo contrato de concessão.

#### Artigo 3.º

##### Contribuição de serviço rodoviário regional

1 — A contribuição de serviço rodoviário regional constitui a contrapartida pela utilização da rede rodoviária regional, tal como esta é verificada pelo consumo dos combustíveis.

2 — A contribuição de serviço rodoviário regional, estabelecida de acordo com o previsto no n.º 1 deste preceito, constitui uma fonte de financiamento da rede rodoviária regional, a cargo da RAMEDM — Estradas da Madeira, S. A., no que respeita à respectiva concepção, projecto, construção, financiamento, gestão, conservação e exploração das vias rodoviárias regionais.

3 — A exigência da contribuição de serviço rodoviário regional não prejudica o eventual recurso pela

RAMEDM — Estradas da Madeira, S. A., a outras formas de financiamento.

Artigo 4.º

**Incidência objectiva e valor**

1 — A contribuição de serviço rodoviário regional incide sobre a gasolina e o gasóleo rodoviário sujeitos ao imposto sobre os produtos petrolíferos (ISP) e dele não isentos.

2 — O valor da contribuição de serviço rodoviário regional é de € 96/1000 l para a gasolina e de € 128/1000 l para o gasóleo rodoviário.

3 — A revisão ou actualização dos valores referidos no número anterior é efectuada através de portaria conjunta do Vice-Presidente do Governo Regional e do Secretário Regional do Plano e Finanças.

Artigo 5.º

**Incidência subjectiva**

A contribuição de serviço rodoviário regional é devida pelos sujeitos passivos do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos.

Artigo 6.º

**Regime legal da liquidação e cobrança**

A liquidação, cobrança e pagamento da contribuição de serviço rodoviário regional rege-se pelas disposições do Código dos Impostos Especiais de Consumo, pela Lei Geral Tributária (LGT) e pelo Código do Procedimento e Processo Tributário (CPPT).

Artigo 7.º

**Titularidade da receita**

Sem prejuízo do disposto no artigo anterior, o produto da contribuição de serviço rodoviário regional constitui receita própria da RAMEDM — Estradas da Madeira, S. A.

Artigo 8.º

**Cláusula de salvaguarda**

Na fixação das taxas de ISP, de acordo com o preceituado no Código do ISP, para a Região Autónoma da Madeira, deverão ser garantidas a neutralidade fiscal e o não agravamento do preço de venda dos combustíveis em consequência da criação da contribuição de serviço rodoviário regional.

Artigo 9.º

**Entrada em vigor**

Este diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua aplicação.

Aprovado em sessão plenária da Assembleia Legislativa da Madeira em 20 de Novembro de 2007.

O Presidente da Assembleia Legislativa, *José Miguel Jardim d'Olival de Mendonça*.

Assinado em 4 de Dezembro de 2007.

Publique-se.

O Representante da República para a Região Autónoma da Madeira, *Antero Alves Monteiro Diniz*.

**Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira n.º 30/2007/M**

**Alteração à Lei n.º 21/85, de 30 de Julho (Estatuto dos Magistrados Judiciais)**

Há que tutelar a situação dos juízes com residência numa Região Autónoma, no que respeita ao pagamento dos transportes aéreos entre esses locais e os tribunais superiores em que estejam ou sejam colocados, de forma a assegurar a sua igualdade, relativamente aos juízes residentes no continente.

Os artigos 17.º, n.º 1, alínea c), e 8.º, n.º 3, do Estatuto dos Magistrados Judiciais, prevêem que os juízes tenham direito à utilização gratuita de transportes colectivos público, terrestres e fluviais, dentro da área de circunscrição em que exerçam funções, ou desde esta até ao local da sua residência (autorizada).

Uma vez que não existe transporte terrestre ou fluvial para as Regiões Autónomas, os juízes que aí residem e têm o seu centro de vida e que ingressem num tribunal superior encontram-se numa clara situação de desigualdade perante qualquer juiz residente no território continental português, atendendo, desde logo, a elevados custos das deslocações por via aérea.

Tal como o regime actual se apresenta, um juiz residente nas Regiões Autónomas que ingresse num tribunal superior, com os custos das deslocações às sessões semanais (necessariamente por via aérea), praticamente pagará para exercer funções. Sendo certo que qualquer outro juiz que resida em qualquer outro ponto do continente — eventualmente até com acessos mais difíceis — tem garantida a utilização gratuita dos transportes.

Nestes termos:

A Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira, ao abrigo dos artigos 167.º, n.º 1, e 227.º, n.º 1, alínea f), da Constituição da República, apresenta à Assembleia da República a seguinte proposta de lei:

Artigo 1.º

O n.º 1 do artigo 17.º da Lei n.º 21/85, de 30 de Julho (Estatuto dos Magistrados Judiciais), alterada ao abrigo da autorização concedida pela Lei n.º 80/88, de 7 de Julho, pelo Decreto-Lei n.º 342/88, de 28 de Setembro, e pelas Leis n.ºs 2/90, de 20 de Janeiro, 10/94, de 5 de Maio, 44/96, de 3 de Setembro, 81/98, de 3 de Dezembro, e 143/99, de 31 de Agosto, passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 17.º

1 — São direitos especiais dos juízes:

- a) .....
- b) .....
- c) .....
- d) A utilização gratuita de transportes aéreos, entre as Regiões Autónomas e o continente português, da forma a estabelecer pelo Ministério da Justiça, quando tenham residência autorizada naquelas Regiões e exerçam funções nos tribunais superiores;
- e) [Anterior alínea d).]