

**Dossier de Acompanhamento de Votação em Comissão**

Proposta de Lei 61/XIV

**Artigo 265.º-A**

————— (Fim Artigo 265.º-A) —————





Proposta de Lei n.º 61/XIV/2.ª  
(Orçamento do Estado para 2021)

PROPOSTA DE ADITAMENTO

Exposição de motivos

Portugal é um país a 2 velocidades, o que provoca grandes desequilíbrios a vários níveis.

O congestionamento e a massificação do litoral continuam a exigir mais e mais investimento em infraestruturas de todo o tipo, que nunca são suficientes, com a conseqüente inevitável deterioração da qualidade de vida da população aí residente.

O interior continua a viver com os dramas próprios das zonas cada vez mais debilitadas, desertificadas e crescentemente abandonadas.

É um desígnio nacional contribuir de forma ativa e corajosa para um maior e mais rápido desenvolvimento dos territórios de baixa densidade do nosso País.

Só com políticas públicas ambiciosas a favor desses territórios e só com a criação de mecanismos claros e suficientemente atrativos de investimento e de pessoas, se poderá contribuir para o reforço da coesão económica e social e combater as atuais e cada vez mais acentuadas desigualdades entre o litoral e o interior, agora agravadas pela atual pandemia.

Por outro lado, a medida que a seguir se propõe é que melhor se adequa a uma justa compensação dos territórios de baixa densidade pelos benefícios que não tiveram na aplicação do Programa de Apoio à Redução Tarifária implementado pelo Governo, cuja redução do preço dos passes sociais teve um impacto significativamente superior nas Áreas Metropolitanas, especialmente na de Lisboa, e um efeito quase nulo naqueles territórios, por insuficiência (e nalguns casos por inexistência) de transportes públicos, o que impõe um apoio expresso à mobilidade através do transporte individual, em muitos casos o único recurso disponível, nas regiões menos populosas.

Importa sinalizar que segundo estudos já feitos, tal medida, a ser aprovada, tem associado um aumento de tráfego nas vias abrangidas, com o conseqüente impacto na arrecadação de taxas, uma diminuição da sinistralidade noutras vias secundárias, com o conseqüente benefício económico que isso representa e até um aumento da receita fiscal em IRC por parte de empresas cuja matéria coletável também aumentará por força da menor dedução dos custos das portagens, o que a poderá aproximar da neutralidade fiscal.



GRUPO PARLAMENTAR

Ainda assim, caso isso não suceda na prática, competirá ao Governo encontrar a nível orçamental mecanismos de acomodação dessa eventual quebra de receitas por via das alterações que se irão propor, sendo que se o não quiser ou não conseguir fazer, deverá sempre até 1 de Julho de 2021 optar pela renegociação dos contratos com as respetivas concessionárias de acordo com os princípios da liberdade contratual e do respeito pelos interesses do Estado, e porventura, pela via da prorrogação dos prazos dessas concessões pelo período necessário a compensar tais alegadas perdas.

Neste sentido, propõe-se a redução da taxa de portagem, em 50% para todos os veículos de combustão e em 75% para os veículos elétricos e não poluentes, em todos os lanços e sublanços das autoestradas A22, A23, A24 e A25, que integram, respetivamente, o objeto das concessões do Algarve, da EP - Estradas de Portugal, S. A., e da Beira Interior, do Interior Norte e da Beira Litoral/Beira Alta, a partir de 1 de julho de 2021, sendo que o Governo deverá encontrar contrapartidas financeiras no Orçamento de Estado.

Uma vez que se procura igualmente incentivar o uso de automóveis elétricos e não poluentes, na esteira do Acordo de Paris e das metas para atingir a neutralidade carbónica, propugna-se que essa redução seja de 75% para tais veículos.

Pelo exposto, e em nome dos imperativos da coesão territorial e da equitativa compensação do interior por benefícios acrescidos que outros territórios obtiveram com a redução do custo dos passes nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, os Deputados abaixo-assinados do Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata apresentam a seguinte proposta de aditamento à Proposta de Lei n.º 61/XIV/2ª – Orçamento do Estado para 2021:

#### Artigo 265º-A

Alteração ao Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de novembro

1- O Governo fica autorizado a proceder às alterações orçamentais, se necessário, para compensar a eventual perda de receita da alteração ao artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de novembro, que sujeita os lanços e sublanços das auto-estradas SCUT do Algarve, da Beira Interior, do Interior Norte e da Beira Litoral/Beira Alta ao regime de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores, na sua redação atual, o qual passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 4.º



GRUPO PARLAMENTAR

[...]

1- Os utilizadores dos lanços e sublanços das auto-estradas referidas no artigo anterior:

a) Usufruem de um desconto de 50 % no valor da taxa de portagem, aplicável em cada transação;

b) Usufruem de um desconto de 75 % no valor da taxa de portagem aplicável em cada transação, para veículos elétricos e não poluentes.

2- [...]

3- [...]

4- [...]

5- [...]»

2- É revogado o artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de novembro, que sujeita os lanços e sublanços das auto-estradas SCUT do Algarve, da Beira Interior, do Interior Norte e da Beira Litoral/Beira Alta ao regime de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores, na sua redação atual.

3- O Governo pode ainda, se necessário, renegociar os contratos com as concessionárias das supramencionadas auto-estradas até ao dia 1 de julho de 2021, salvaguardando sempre o interesse do Estado.

4- As alterações ao Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de novembro, a que se referem os números 1 e 2, produzem efeitos a partir de 1 de julho de 2021.

Assembleia da República, 24 de novembro de 2021

Os Deputados



GRUPO PARLAMENTAR

Afonso Oliveira

Carlos Peixoto

Duarte Pacheco

Isaura Morais

**Dossier de Acompanhamento de Votação em Comissão**

Proposta de Lei 61/XIV

**Artigo 265.º-A**

————— (Fim Artigo 265.º-A) —————







PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS  
Grupo Parlamentar

Proposta de Lei n.º 61/XIV/2.ª  
Aprova o Orçamento do Estado para 2021

Proposta de aditamento

TÍTULO III

Alterações legislativas

Artigo 265.º - A (Novo)

Alteração à Lei n.º 10/2014, de 6 de março, que aprova os Estatutos da Entidade Reguladora dos Serviços de Águas e Resíduos e ao Decreto-Lei n.º 96/2014, de 25 de junho, que estabelece o regime jurídico da concessão da exploração e da gestão, em regime de serviço público, dos sistemas multimunicipais de tratamento e de recolha seletiva de resíduos urbanos, atribuída a entidades de capitais exclusiva ou maioritariamente privados

1 – São alterados os artigos 7.º e 11.º da Lei n.º 10/2014, de 6 de março, bem como os artigos 5.º, 11.º e 13.º do respetivo Anexo, que passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 7.º

(...)

1 – (...)

2 – As referências aos poderes do concedente para aprovação de tarifas constantes dos Decretos-Leis n.os 294/94, de 16 de novembro, 319/94, de 24 de dezembro, e 162/96, de 4 de setembro, republicados em anexo ao Decreto-Lei n.º 195/2009, de 20 de agosto, bem como do Decreto-Lei n.º 171/2001, de 25 de maio, consideram-se feitas à ERSAR, com exceção dos sistemas de titularidade estatal geridos por entidades de capital

exclusiva ou maioritariamente públicos, cujo poderes do concedentes se mantêm nos termos ali considerados

#### Artigo 11.º

##### Aprovação de regulamentos

1 – A ERSAR aprovará, no prazo de 90 dias, as alterações necessárias aos regulamentos em vigor, a contar da data da entrada em vigor da presente lei.

2 – (...).

#### ANEXO

(...)

#### Artigo 5.º

(...)

1 – (...)

2 - (...)

3 - São atribuições da ERSAR de regulação comportamental em matéria económica:

a) Fixar as tarifas para os sistemas de titularidade estatal, geridos por entidades de capital exclusiva ou maioritariamente privados, assim como supervisionar outros aspetos económico-financeiros das referidas entidades gestoras dos sistemas de titularidade estatal, nomeadamente emitindo pareceres, propostas e recomendações, nos termos definidos na legislação e na regulamentação aplicáveis;

b) Avaliar e auditar a fixação e aplicação de tarifas nos sistemas de titularidade municipal, qualquer que seja o modelo de gestão, nos termos definidos na legislação e na regulamentação aplicáveis;

c) Emitir recomendações sobre a conformidade dos tarifários dos sistemas municipais ou sistemas de titularidade estatal, geridos por entidades de capital exclusiva ou maioritariamente públicos, com o estabelecido no regulamento tarifário e demais

legislação aplicável, bem como fiscalizar e sancionar o incumprimento das normas legais aplicáveis;

d) Emitir, nas situações e termos previstos na lei, recomendações quanto às tarifas a praticar pelos sistemas de titularidade municipal ou sistemas de titularidade estatal, geridos por entidades de capital exclusiva ou maioritariamente públicos, que não se conformem com as disposições legais e regulamentares em vigor.

e) (...)

4 - (...)

5 - (...)

6 - (...)

#### Artigo 11.º

##### Poder regulamentar

Compete à ERSAR elaborar e aprovar regulamentos com eficácia externa no quadro das respetivas atribuições, sem prejuízo de outras que venham a ser definidas por lei, nomeadamente no que respeita a:

a) Eliminado;

b) (...);

c) (...);

d) (...);

e) (...).

#### Artigo 13.º

##### Recomendações tarifárias

1 – A ERSAR aprova recomendações tarifárias para os serviços de água e resíduos nos quais são estabelecidas:

a) Regras de definição, revisão e atualização dos tarifários de abastecimento público de água, saneamento de águas residuais

urbanas e gestão de resíduos urbanos, em obediência aos seguintes princípios:

- i) (...);
- ii) (...);
- iii) (...);
- iv) (...);
- v) Estabilidade e previsibilidade, em períodos não inferiores a 5 anos, por parte das entidades reguladas;
- b) (...);
- c) (...);
- d) (...);
- e) (...);
- f) (...).
- 2 – (...)."

2 – É alterada a Base XXII do Anexo ao Decreto-Lei n.º 96/2014, de 25 de junho, que passa a ter a seguinte redação:

«Base XXII

[...]

- 1 - (...)
- a) (...)
- b) (...)
- c) Aprovar o plano de investimentos das concessionárias, ouvidas a Autoridade Nacional de Resíduos e a entidade reguladora do Sector.
- d) (...)
- e) (...)
- f) (...)
- g) (...)
- h) (...)
- 2 - (...)



3 - (...)

4 - (...)»

Assembleia da República, 13 de novembro de 2020

Os Deputados,

Alma Rivera, Duarte Alves, João Oliveira, António Filipe, Paula Santos, Ana Mesquita,  
Diana Ferreira, Bruno Dias, Jerónimo de Sousa, João Dias

Nota justificativa:

O Governo tomou a decisão de privatização da Empresa Geral do Fomento, S. A. (EGF), sub-holding do grupo Águas de Portugal para o setor dos resíduos, nos termos do Decreto-Lei n.º 45/2014, de 20 de março.

Em consequência disso, foi revisto o regime jurídico aplicável à atuação das entidades gestoras de sistemas multimunicipais de tratamento e de recolha seletiva de resíduos urbanos, adaptando-o à nova realidade que surgiu com a venda da EGF. O Decreto-Lei n.º 96/2014, de 25 de junho, veio estabelecer o regime jurídico da concessão da exploração e da gestão, em regime de serviço público, dos sistemas multimunicipais de tratamento e de recolha seletiva de resíduos urbanos, atribuída a entidades de capitais exclusiva ou maioritariamente privados.

Atendendo à existência de entidades gestoras que não são atualmente detidas pela EGF e, bem assim, à possibilidade de virem a ser criados outros sistemas multimunicipais concessionados a entidades de natureza pública, optou-se por manter em vigor o Decreto-Lei n.º 294/94, de 16 de novembro, criando-se paralelamente um regime jurídico novo aplicável apenas aos sistemas multimunicipais geridos por concessionárias com capitais exclusiva ou maioritariamente privados.

No entanto, em matérias de fixação de tarifa esta distinção não foi efetuada. Por conseguinte, pretende-se agora fazer essa diferenciação, clarificando que os sistemas



multimunicipais, em termos de regime tarifário, devem ser equiparados aos sistemas municipais.

Efetua-se, ainda, uma alteração ao Decreto-Lei n.º 96/2014, de 25 de junho, atribuindo-se ao Concedente a competência de aprovação dos planos de investimentos dos sistemas multimunicipais de tratamento e de recolha seletiva de resíduos urbanos, atribuída a entidades de capitais exclusiva ou maioritariamente privados. O plano de investimentos destas entidades revela-se essencial para a execução da política pública setorial, devendo, como tal, a sua aprovação estar sujeita não apenas a uma racionalidade económica, mas também de cumprimento das ambiciosas metas ambientais nacionais que irão ser definidas para a próxima década. A decisão do Concedente deve ser precedida de parecer da Autoridade Ambiental Nacional e do Autoridade Reguladora do Sector.

**Dossier de Acompanhamento de Votação em Comissão**

Proposta de Lei 61/XIV

**Artigo 265.º-B**

————— (Fim Artigo 265.º-B) —————







Proposta de Lei n.º 61/XIV/2.ª  
(Orçamento do Estado para 2021)

PROPOSTA DE ADITAMENTO

Exposição de motivos

Portugal é um país a 2 velocidades, o que provoca grandes desequilíbrios a vários níveis.

O congestionamento e a massificação do litoral continuam a exigir mais e mais investimento em infraestruturas de todo o tipo, que nunca são suficientes, com a conseqüente inevitável deterioração da qualidade de vida da população aí residente.

O interior continua a viver com os dramas próprios das zonas cada vez mais debilitadas, desertificadas e crescentemente abandonadas.

É um desígnio nacional contribuir de forma ativa e corajosa para um maior e mais rápido desenvolvimento dos territórios de baixa densidade do nosso País.

Só com políticas públicas ambiciosas a favor desses territórios e só com a criação de mecanismos claros e suficientemente atrativos de investimento e de pessoas, se poderá contribuir para o reforço da coesão económica e social e combater as atuais e cada vez mais acentuadas desigualdades entre o litoral e o interior, agora agravadas pela atual pandemia.

Por outro lado, a medida que a seguir se propõe é que melhor se adequa a uma justa compensação dos territórios de baixa densidade pelos benefícios que não tiveram na aplicação do Programa de Apoio à Redução Tarifária implementado pelo Governo, cuja redução do preço dos passes sociais teve um impacto significativamente superior nas Áreas Metropolitanas, especialmente na de Lisboa, e um efeito quase nulo naqueles territórios, por insuficiência (e nalguns casos por inexistência) de transportes públicos, o que impõe um apoio expresso à mobilidade através do transporte individual, em muitos casos o único recurso disponível, nas regiões menos populosas.

Importa sinalizar que segundo estudos já feitos, tal medida, a ser aprovada, tem associado um aumento de tráfego nas vias abrangidas, com o conseqüente impacto na arrecadação de taxas, uma diminuição da sinistralidade noutras vias secundárias, com o conseqüente benefício económico que isso representa e até um aumento da receita fiscal em IRC por parte de empresas cuja matéria coletável também aumentará por força da menor dedução dos custos das portagens, o que a poderá aproximar da neutralidade fiscal.



GRUPO PARLAMENTAR

Ainda assim, caso isso não suceda na prática, competirá ao Governo encontrar a nível orçamental mecanismos de acomodação dessa eventual quebra de receitas por via das alterações que se irão propor, sendo que se o não quiser ou não conseguir fazer, deverá sempre até 1 de Julho de 2021 optar pela renegociação dos contratos com as respetivas concessionárias de acordo com os princípios da liberdade contratual e do respeito pelos interesses do Estado, e porventura, pela via da prorrogação dos prazos dessas concessões pelo período necessário a compensar tais alegadas perdas.

Neste sentido propõe-se a redução da taxa de portagem, em 50% para todos os veículos de combustão e em 75% para os veículos elétricos e não poluentes, em todos os lanços e sublanços das autoestradas que integram, respetivamente, o objeto das concessões da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte Litoral, a partir de 1 de julho de 2021, sendo que o Governo deverá encontrar contrapartidas financeiras no Orçamento de Estado.

Uma vez que se procura igualmente incentivar o uso de automóveis elétricos e não poluentes, na esteira do Acordo de Paris e das metas para atingir a neutralidade carbónica, propugna-se que essa redução seja de 75% para tais veículos.

Pelo exposto, e em nome dos imperativos da coesão territorial e da equitativa compensação do interior por benefícios acrescidos que outros territórios obtiveram com a redução do custo dos passes nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, os Deputados abaixo-assinados do Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata apresentam a seguinte proposta de aditamento à Proposta de Lei n.º 61/XIV/2ª – Orçamento do Estado para 2021:

#### Artigo 265º-B

##### Alteração ao Decreto-Lei n.º 67-A/2010, de 14 de junho

1- O Governo fica autorizado a proceder às alterações orçamentais, se necessário, para compensar a eventual perda de receita, da alteração ao artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 67-A/2010, de 14 de junho, que procede à identificação dos lanços e dos sublanços de auto-estrada isentos e dos que ficam sujeitos ao regime de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores e fixa a data a partir da qual se inicia a cobrança das referidas taxas, na sua redação atual, o qual passa a ter a seguinte redação:

#### «Artigo 5.º

Lanços e sublanços sujeitos a isenções e descontos na cobrança de taxas de portagem



GRUPO PARLAMENTAR

1- Nos lanços e nos sublanços identificados no anexo I do presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, os respetivos utilizadores:

a) Usufruem de um desconto de 50 % no valor da taxa de portagem, aplicável em cada transação;

b) Usufruem de um desconto de 75 % no valor da taxa de portagem aplicável em cada transação, para veículos elétricos e não poluentes.

2- Nos lanços e nos sublanços identificados no anexo II do presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, os respetivos utilizadores ficam isentos do pagamento de taxas de portagem.»

2- O Governo pode ainda, se necessário, renegociar os contratos com as concessionárias das supramencionadas auto-estradas até ao dia 1 de julho de 2021, salvaguardando sempre o interesse do Estado.

3- A alteração ao Decreto-Lei n.º 67-A/2010, de 14 de junho, a que se refere o n.º 1 produz efeitos a partir de 1 de julho de 2021.

Assembleia da República, 24 de novembro de 2021

Os Deputados

Afonso Oliveira

Carlos Peixoto

Duarte Pacheco

Isaura Morais



GRUPO PARLAMENTAR