

**Relatório UTAO n.º 29/2020**

Impacto económico-orçamental das Propostas de Alteração n.º 1139C e n.º 1143C à POE/2021

Coleção: Publicações não periódicas

25 de Novembro de 2020

### **Ficha técnica**

---

A análise efetuada é da exclusiva responsabilidade da Unidade Técnica de Apoio Orçamental (UTAO) da Assembleia da República. Nos termos da [Lei n.º 13/2010, de 19 de julho](#), a UTAO é uma unidade especializada que funciona sob orientação da comissão parlamentar permanente com competência em matéria orçamental e financeira, prestando-lhe assessoria técnica especializada através da elaboração de estudos e documentos de trabalho técnico sobre gestão orçamental e financeira pública.

Este estudo, orientado e revisto por Rui Nuno Baleiras, foi elaborado por António Antunes, Jorge Faria Silva e Rui Nuno Baleiras.

Modelo de documento elaborado por António Antunes, com o apoio de Rui Nuno Baleiras.

**Título:** Impacto económico-orçamental das Propostas de Alteração n.º 1139C e n.º 1143C à POE/2021

**Coleção:** Publicações não periódicas

**Relatório UTAO N.º 29/2020**

**Data de publicação:** 25 de novembro de 2020

**Data-limite para incorporação de informação:** 23/11/2020

**Disponível em:** <https://www.parlamento.pt/sites/COM/XIVLeg/5COF/Paginas/utao.aspx>.

---

## Índice Geral

Índice Geral.....	i
Índice de Tabelas .....	i
Tabela de siglas, abreviaturas e acrónimos .....	i
Sumário executivo .....	1
<b>1 Introdução .....</b>	<b>3</b>
<b>2 Contexto regulamentar e receita das taxas de portagem no passado recente .....</b>	<b>4</b>
2.1 Introdução de portagens nas autoestradas SCUT e regimes de isenção e descontos.....	4
2.2 Disposições legais da PA-1139C e da PA-1143-C .....	6
2.3 Receita de portagens com origem nas concessões objeto das Propostas de Alteração 1139C e 1143C .....	8
<b>3 Impacto orçamental das alterações propostas .....</b>	<b>9</b>
3.1 Metodologia.....	9
3.2 Resultados.....	11
3.3 Análise de sensibilidade à recomposição do parque automóvel .....	13
<b>4 Análise qualitativa de outros efeitos económicos.....</b>	<b>14</b>
<b>5 Anexos .....</b>	<b>17</b>
5.1 Anexo 1: Proposta de Alteração n.º 1139C.....	17
5.2 Anexo 2: Proposta de Alteração n.º 1143C.....	21
5.3 Anexo 3: caracterização do parque automóvel português por tipo de combustível .....	24
5.4 Anexo 4: simulação do impacto orçamental das Propostas de Alteração 1139C e 1143C .....	25
5.5 Anexo 5: análise de sensibilidade à recomposição do parque automóvel.....	28

## Índice de Tabelas

Tabela 1 – Receita de portagem com origem nas vias objeto das Propostas de Alteração 1139C e 1143C .....	8
Tabela 2 – Resumo da simulação da receita de portagens na situação atual, sem aprovação das Propostas de Alteração 1139C e 1143C .....	11
Tabela 3 – Simulação da receita de portagens na situação pós-medida de política, com aprovação das Propostas de Alteração 1139C e 1143C .....	12
Tabela 4 – Impacto orçamental das Propostas de Alteração 1139C e 1143C .....	12
Tabela 5 – Impacto orçamental da recuperação e da eletrificação do parque automóvel .....	13
Tabela 6 – Peso dos veículos elétricos e não poluentes no número total de veículos rodoviários motorizados em Portugal .....	14
Tabela 7 – Caracterização do parque automóvel português por tipo de combustível, 2017 a 2019 .....	24
Tabela 8 – Simulação da receita de portagens na situação atual, sem aprovação das Propostas de Alteração 1139C e 1143C .....	25
Tabela 9 – Simulação da receita de portagens na situação pós medida de política, com aprovação das Propostas de Alteração 1139C e 1143C .....	26
Tabela 10 – Impacto orçamental das Propostas de Alteração 1139C e 1143C.....	27
Tabela 11 – Impacto orçamental da recuperação e da eletrificação do parque automóvel .....	28

## Tabela de siglas, abreviaturas e acrónimos

Sigla/abreviatura	Designação
AP	Administrações Públicas
CE	Comissão Europeia
COF	Comissão (parlamentar) de Orçamento e Finanças
INE	Instituto Nacional de Estatística, I.P.
IP	Infraestruturas de Portugal, S.A.
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
M€	Milhões de euros
OE/AAAA	Orçamento do Estado para o Ano AAAA
PA	Proposta(s) de Alteração(ões)
PIB	Produto Interno Bruto

PPL	Proposta de Lei
SCUT	Sem Custos para o Utilizador
Scutvias	Scutvias — Autoestradas da Beira Interior, S.A.
UTAO	Unidade Técnica de Apoio Orçamental

## Sumário executivo

1. **Reúnem-se sob esta epígrafe os principais resultados da avaliação dos impactos orçamentais das Propostas de Alteração n.º 1139C e n.º 1143C** à Proposta de Lei n.º 61/XIV/2.ª (PPL n.º 61/XIV), que aprova o Orçamento do Estado para 2021 (OE/2021). Ambas preconizam a substituição de um regime de descontos nas taxas de portagem em sete concessões de autoestradas por um novo regime de descontos.
2. **A introdução de portagens em autoestradas integradas no objeto das concessões onde originalmente se encontrava previsto o regime sem custos para o utilizador (SCUT) foi iniciada pelo Decreto-Lei n.º 67-A/2010, de 14 de junho para quatro concessões e posteriormente alargada à totalidade das concessões SCUT pelo Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de novembro.**
3. **O regime de isenções e descontos praticados evoluiu ao longo do tempo.** Com o objetivo de atenuar o impacto imediato da introdução da cobrança de taxas de portagens, a Portaria n.º 1033-A/2010, de 6 de outubro e o Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de novembro, introduziram um regime de discriminação positiva para as populações e empresas locais com a aplicação de um sistema misto de isenções e descontos nas taxas de portagem. Este regime veio a ser alterado pouco depois. A Portaria n.º 41/2012, de 10 de fevereiro, criou um regime de modulação horária no valor das taxas de portagem em benefício dos veículos das Classes 2, 3 e 4 afetos ao transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem ou público. A Portaria n.º 342/2012, de 26 de outubro, veio definir um outro regime de descontos nas taxas de portagem a cobrar nos lanços e sublanços das sete concessões visadas pelas PA em apreço, que vigorou a partir de 1 de outubro de 2012. Em 2016, a Portaria n.º 196/2016, de 20 de julho, estabeleceu um regime complementar de redução de taxas de portagem, introduzindo uma nova redução de 15%, nas portagens de algumas autoestradas, e alargou o regime de modulação horária de descontos nas taxas de portagem, a partir de 1 de agosto de 2016. Por fim, a Portaria n.º 328-A/2018, de 19 de dezembro, procedeu à alteração e ao alargamento do regime de modulação horária das taxas de portagem em benefício dos veículos das Classes 2, 3 e 4 afetos ao transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem ou público, tendo estabelecido, um "Regime base" e um "Regime alargado", que entraram em vigor no dia 1 de janeiro de 2019.
4. **A receita de portagem com origem nas concessões visadas pelas Propostas de Alteração 1139C e 1143C cresce, pelo menos, desde 2017**, tendo ascendido a 241,5 milhões de euros em 2019. Contudo, o 1.º semestre de 2020 apresenta uma quebra homóloga de 21,5% na receita de portagens, para o que terá contribuído, em grande medida, a pandemia COVID-19.
5. **A UTAO calculou um intervalo de impactos plausíveis na receita das Administrações Públicas decorrente da aprovação das Propostas de Alteração n.º 1139C e n.º 1143C** à PPL n.º 61/XIV, que aprova o Orçamento do Estado para 2021 (OE/2021). A metodologia, com a explicitação de todos os pressupostos está descrita na Secção 3. Ela assenta na simulação de cenários expectáveis para a evolução da procura. No entanto, neste exercício a UTAO não assumiu qualquer hipótese sobre o efeito dos descontos no volume de passagens em cada pórtico de portagem. No exercício de simulação foi projetada a evolução da receita de portagens, nas concessões em apreço, para dois cenários distintos, um cenário de estagnação (em torno do nível de procura registado em 2020) e um cenário de recuperação moderada dos níveis de tráfego.
6. **Caso as propostas de alteração venham a ser aprovadas, é esperada uma descida na receita de portagens e no valor do IVA respetivo.** Num cenário de estagnação da procura face a 2020, a receita de portagens deverá reduzir-se para 52,1 M€ no 2.º semestre de 2021 e 94,6 M€ em 2022, acompanhada por uma diminuição da receita de IVA para 12,0 M€ e 8 M€, respetivamente. Se se tiver em conta um cenário económico mais favorável, com uma recuperação moderada dos níveis de tráfego para os níveis registados em 2019, as receitas de portagem serão superiores, mas manter-se-ão muito abaixo do cenário sem redução das taxas de portagem, podendo ascender a 66,4 M€ no 1.º semestre de 2021 e a 120,5 M€ em 2022; a estes valores acresce IVA no montante de 15,3 M€ e 27,7 M€, respetivamente.

**7. De acordo com os cenários simulados pela UTAO, a perda direta de receita (portagens e IVA) no 2.º semestre de 2021 poderá situar-se entre 64,4 M€ e 82,1 M€, enquanto em 2022 esta perda poderá ascender a um valor entre 116,9 M€ e 148,9 M€.** Pelas razões expostas no interior deste estudo, aqueles valores são também os limites do intervalo de perdas para o saldo das Administrações Públicas nos períodos referidos. Esta avaliação já toma em consideração a revogação dos regimes de desconto atualmente aplicados aos veículos de mercadorias estabelecido na Portaria n.º 328-A/2018, de 19 de dezembro,

**8. Refira-se que, em cenários de recuperação económica mais favoráveis que os assumidos, o impacto orçamental (perda de receita) é ainda maior,** uma vez que os montantes não cobrados em taxas de portagem e em sede de IVA são superiores às perdas apuradas num cenário em que o tráfego nas autoestradas seja inferior.

**9. Foi efetuado um segundo exercício de simulação com o objetivo de avaliar a sensibilidade da receita à variação dos níveis de tráfego, conjugada com a evolução (que se espera crescente) da proporção de veículo elétricos e não poluentes no parque automóvel.** A conclusão obtida é de que o efeito positivo sobre a receita provocado pela recuperação dos níveis de tráfego supera, em larga medida, a perda de receita atribuída à maior redução das portagens para os veículos elétricos não poluentes.

**10. Os intervalos de perdas para o saldo das Administrações Públicas acima referidos devem ser interpretados com cuidado, tendo em conta as hipóteses simplificadoras que tiveram de ser feitas.** A mais influente nos resultados será a assunção de que a redução nas taxas de portagem não leva os consumidores a viajar mais nas autoestradas. Trata-se de uma assunção incontornável na ausência de recursos para modelizar econometricamente o comportamento da procura e é comum nos estudos de custo de medidas de política elaborados por instituições orçamentais independentes que, como a UTAO, têm esta atribuição.

**11. A UTAO recomenda ao Parlamento que pondere corrigir uma aparente falha na identificação dos diplomas legais cujos regimes de desconto as Propostas de Alteração pretendem revogar,** a fim de os trocar pelo regime novo nelas desenhado. A aprovação das propostas com a redação atual arrisca-se a criar uma confusão legislativa. A correção dos alvos revogatórios é essencial para mitigar o impacto negativo nas contas públicas.

**12. Para ajudar a relativizar os intervalos quantificados de perdas públicas, a Secção 4 apresenta o efeito qualitativo sobre os mesmos provocado por vários argumentos económicos. Uns levam a esperar perdas maiores e outros perdas menores.** O argumento que melhor complementa a limitação da hipótese de ausência de reação da procura à redução nas taxas de portagem é, precisamente, a sua eliminação. Um raciocínio microeconómico elementar fundamenta a convicção de que a introdução de descontos mais generosos induz maior volume de tráfego nas concessões e, conseqüentemente, maiores perdas de receita. Como se discute nessa secção, a introdução de descontos mais generosos do que os revogados desencadeia vários processos que, mais ou cedo ou mais tarde, melhoram e pioram o saldo das contas públicas.

**13. A terminar, sublinha-se que efeitos no saldo ou no património das Administrações Públicas não podem ser os únicos critérios para avaliar a bondade da medida de política pública.** Os descontos são percentagens expressivas e é provável que, com os anos,

- reduzam o congestionamento em vias alternativas, impactando favoravelmente no ambiente e no tempo despendido na mobilidade rodoviária;
- reduzam o custo de transporte para famílias e empresas, tanto por via da redução nas taxas de portagem que darão mais excedente de consumidor e, portanto, mais bem-estar a estes agentes, como pela via da libertação de tempo para utilização em atividades concorrentes.
- promovam uma aceleração na tendência de eletrificação do parque automóvel, assim contribuindo para a descarbonização da economia.

## 1 Introdução

---

**14. O presente relatório procede à avaliação do impacto na receita das Administrações Públicas decorrente da aprovação das Propostas de Alteração n.º 1139C e n.º 1143C à Proposta de Lei n.º 61/XIV/2.º (PPL n.º 61/XIV), que aprova o Orçamento do Estado para 2021 (OE/2021).** As Propostas de Alteração em apreço são da iniciativa do Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata e datam de 13 de novembro de 2020. Têm como propósito reduzir a 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 se identificam nos parágrafos seguintes. Ambas as Propostas de Alteração estabelecem que a produção de efeitos das normas alteradas se inicie a 1 de julho de 2021. Esta data é também apresentada, em ambas as Propostas de Alteração, como a data-limite até à qual *“os contratos com as concessionárias das indicadas auto-estradas devem ser necessariamente renegociados (...), salvaguardando-se sempre o interesse do Estado”*, no caso de se registarem perdas de receita para os parceiros privados que o Estado não compense com outras contrapartidas financeiras públicas.

**15. A Proposta de Alteração n.º 1139C** propõe a redução da taxa de portagem, em 50% para todos os veículos de combustão e em 75% para os veículos elétricos e não poluentes, nas Concessões Algarve (A22), Beira Interior (A23), Interior Norte (A24) e Beira Litoral/Beira Alta (A25). Está reproduzida no Anexo 1, p. 17.

**16. A Proposta de Alteração n.º 1143C** propõe a redução da taxa de portagem, em 50% para todos os veículos de combustão e em 75% para os veículos elétricos e não poluentes, nas Concessões Costa de Prata (autoestradas A17, A25, A29 e A44), Grande Porto (autoestradas A4, VRI<sup>1</sup>, A41 e A42) e Norte Litoral (autoestradas A27 e A28). Refira-se que nestas concessões há lanços e sublanços sujeitos ao regime de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores bem como lanços e sublanços cujos utilizadores estão isentos do pagamento de taxas de portagem. Em todo o caso, esta especificidade (isenções) não é alterada pela Proposta de Alteração 1143C. Para conveniência do leitor, constitui o Anexo 2, p 21.

**17. A realização deste relatório decorre de solicitações da Comissão parlamentar de Orçamento e Finanças (COF) à UTAO, em 16 de novembro de 2020, para avaliar o impacto orçamental de seis Propostas de Alteração à Proposta de Lei n.º 61/XIV.** Por mensagem de correio-e transmitida à UTAO na tarde de 16 de novembro, através da Equipa de Apoio à COF, foi solicitado a esta Unidade a avaliação do impacto orçamental de seis Propostas de Alteração à PPL n.º 61/XIV, que aprova o OE/2021: três solicitadas pelo Grupo Parlamentar do Partido Socialista (Propostas de Alteração 1139C, 1143C e 1195C) e três solicitadas pelo Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata (Propostas de Alteração 1C, 6C e 455C). Este relatório versa exclusivamente sobre o impacto orçamental das Propostas de Alteração (PA) 1139C e 1143C. A UTAO decidiu reunir estas duas PA num único objeto por razões de economia processual, já que são iguais nos objetivos e nos instrumentos, apenas diferindo no leque de concessões rodoviárias. Nos termos do artigo 75.º-A da [Lei n.º 151/2015, de 11 de setembro](#) (Lei de Enquadramento Orçamental), na redação introduzida pela alteração de 18 de agosto de 2020, o estudo deve ser remetido à COF “em tempo útil” (vide número 5 desse artigo), o que se depreende corresponder a um prazo compatível com a discussão e votação da PA à POE/2021 na Assembleia da República. De acordo com o calendário de aprovação do OE/2021, a votação das Propostas de Alteração decorrerá entre os dias 20 e 25 de novembro. Em virtude do agendamento subsequente das discussões e votações na especialidade, a COF solicitou à UTAO que, sendo possível, lhe remetesse este estudo até à noite do dia 24/11/2020.

**18. A análise desenvolvida neste relatório beneficiou de informação numérica e esclarecimentos prestados pelas empresas Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP, S.A.) e SCUTVIAS, Autoestradas da Beira Interior S.A., cuja pronta colaboração aqui fica registada e agradecida.** A UTAO solicitou e obteve os valores

---

<sup>1</sup> VRI: Via Regional Interior.

cobrados e os descontos aplicados nos termos legais em vigor ao tráfego que circulou nas concessões em estudo nos sete últimos semestres (do primeiro de 2017 ao primeiro de 2020).

**19. O estudo está organizado da seguinte maneira.** A Secção 2 fornece informação pertinente para enquadrar as Propostas de Alteração nos 10 anos de história de portagens nas autoestradas SCUT. Identifica os descontos e as isenções que foram sendo criados e modificados, sublinha as novidades que as PA trazem aos regimes de desconto atualmente em vigor, alerta para uma possível falha jurídica nas opções de revogação de normas legais que as propostas contêm e informa sobre a dimensão financeira da receita de portagens nos últimos três anos e meio. Na Secção 3 é apresentada a metodologia da UTAO para efetuar simulações para a perda de receita em portagens, assumindo diferentes pressupostos sobre a evolução do tráfego e da composição do parque automóvel por tipo de combustível. Por fim, a Secção 4 recorre a análise económica qualitativa para ajudar a balizar a interpretação do impacto numérico nas contas públicas apresentado na secção anterior. Cinco anexos disponibilizam material diverso usado para fundamentar a análise no corpo principal deste estudo.

## **2 Contexto regulamentar e receita das taxas de portagem no passado recente**

**20. Esta secção fornece o enquadramento necessário para se compreender a natureza das Propostas de Alteração que irão ser avaliadas nas Secções 2 e 3.** Importa conhecer a evolução das isenções e dos descontos nas autoestradas visadas pelas propostas desde que as portagens foram introduzidas nas mesmas, em 2010. Esta história, resumida na Subsecção 2.1, é relevante para os leitores perceberem o que é que os descontos ora preconizados pelo proponente trazem de novo. É precisamente o conteúdo específico das suas duas iniciativas legislativas que é apresentado na Subsecção 2.2. A Subsecção 2.3 apresenta a evidência sobre a receita de portagens cobradas aos utilizadores entre janeiro de 2017 e junho de 2020, bem como sobre os valores das isenções e dos descontos praticados no mesmo período. Estes dados serão instrumentais para simular o impacto direto da aplicação das PA na conta das Administrações Públicas no futuro próximo.

### **2.1 Introdução de portagens nas autoestradas SCUT e regimes de isenção e descontos**

**21. O Decreto-Lei n.º 67-A/2010, de 14 de junho, introduziu o regime de portagem real nas então designadas concessões SCUT Norte Litoral, Grande Porto e Costa de Prata.**<sup>2</sup> Este decreto-lei definiu os lanços e os sublanços de autoestrada, sujeitos ao regime de cobrança de portagem aos utilizadores, que integram as seguintes concessões: Concessão Costa de Prata (autoestradas A17, A25, A29 e A44), Concessão Grande Porto (autoestradas A4, VRI3, A41, A42) e Concessão Norte Litoral (autoestradas A27 e A28). Fixou também os lanços e sublanços destas concessões nos quais os utilizadores ficam isentos do pagamento de taxas de portagem e o dia 1 de julho de 2010 como a data para o início da cobrança de portagens aos utilizadores nos lanços e sublanços identificados no referido decreto-lei. Importa referir que as isenções foram atribuídas a todos os utilizadores dos troços expressamente excecionados da cobrança de taxa, independentemente da localização das respetivas residências ou sedes. Como se verá nesta subsecção, outros diplomas quiseram introduzir diferenciações entre utilizadores no acesso a isenções e descontos e as mesmas vieram a revelar-se problemáticas perante o direito europeu.

**22. Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 75/2010, de 22 de setembro, o Governo resolveu estabelecer as regras de implementação do regime de cobrança de taxas de portagem em todas as autoestradas SCUT (princípio da universalidade), bem como um regime de discriminação positiva para as populações e empresas locais.** Esta deliberação estabeleceu os princípios que deveriam governar a introdução de portagens. Adiou para 15/10/2010 o início da cobrança de portagens nas SCUT Norte Litoral, Grande Porto e Costa de Prata e para 15/04/2011 nas outras concessões SCUT. Mais importante

<sup>2</sup> SCUT: Autoestradas sem custos para o utilizador.

<sup>3</sup> VRI: Via Regional Interior.

para a apreciação das PA neste relatório é o princípio da diferenciação na taxa a cobrar aos utilizadores segundo o local de residência ou sede dos proprietários dos veículos. Para o efeito, determina o desenho de descontos na taxa para todos os utilizadores originários de concelhos a menos de uma determinada distância das autoestradas em causa. A distância seria de 10 km no caso de áreas de maior densidade populacional (Norte Litoral, Grande Porto e Costa de Prata) e 20 km nas demais. Estabeleceu a obrigação de alterar o princípio da diferenciação positiva dos vizinhos, com efeitos desde o início do segundo semestre de 2012, para apenas atribuir descontos aos utilizadores residentes ou com sede em concelhos inseridos em regiões NUTS III de PIB por habitante inferior a 80% da média nacional e com uma qualquer franja do seu território a menos de 20 km das vias SCUT.<sup>4</sup>

**23. A Portaria n.º 1033-A/2010, de 6 de outubro, e o Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de novembro, concretizaram então o regime de discriminação positiva para as populações e empresas locais, através da aplicação de um sistema misto de isenções e descontos nas taxas de portagem.** A portaria concretizou o regime de diferenciação positiva a aplicar nas concessões do Norte Litoral, do Grande Porto e da Costa de Prata até 30/06/2012. A partir deste momento, deveria ser substituído por um novo regime discriminatório baseado na distância do PIB *per capita* regional à média nacional. O Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de novembro, veio introduzir o regime de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores nos lanços e sublanços das Concessões Algarve (A22), Beira Interior (A23)<sup>5</sup>, Interior Norte (A24) e Beira Litoral e Beira Alta (A25). Este decreto-lei criou, ainda (na sequência da Portaria n.º 1033-A/2010, de 6 de outubro), um regime de discriminação positiva para as populações e para as empresas com residência ou sede na área de influência daquelas rodovias. Trata-se de uma combinação de isenções para as primeiras 10 transações mensais e desconto de 15% para as transações subsequentes. A partir de 01/07/2012, este sistema só deveria ser mantido nas autoestradas que servissem regiões com PIB por habitante abaixo de 80% da média nacional. Este foi o critério que os dois diplomas apresentados neste parágrafo consideraram para definir regiões mais desfavorecidas. Como se dará nota no parágrafo 25, este regime vigorou apenas até 30 de setembro de 2012.

**24. A Portaria n.º 41/2012, de 10 de fevereiro, fixou o regime de modulação do valor das taxas de portagem em benefício dos veículos das Classes 2, 3 e 4 afetos ao transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem ou público,** nos lanços e sublanços de autoestrada abrangidos pelo Decreto-Lei n.º 67-A/2010, de 14 de junho, e pelo Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de novembro.

**25. Posteriormente, a Portaria n.º 342/2012, de 26 de outubro, veio definir um novo regime de redução de taxas de portagem a cobrar nos lanços e sublanços das sete concessões visadas pelas PA em apreço.** Este novo regime de redução de taxas de portagem veio obedecer a critérios de aplicação em conformidade com a Diretiva n.º 1999/62/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho, bem como ao Tratado da União Europeia, salvaguardando que da sua aplicação não resulta a discriminação, direta ou indireta, dos utilizadores dessas autoestradas, fixando o valor das taxas de portagem resultantes deste novo regime. Esta portaria veio, assim, acabar com a discriminação entre utilizadores baseada em critérios de origem ou residência dos mesmos. Fixou novas taxas para as portagens nas sete concessões. Configuraram uma redução universal (para todas as classes de veículos em todos os troços) de 15% face às taxas que estavam em vigor, com efeitos a 1 de outubro de 2012. Apenas se manteve no terreno um regime de descontos consoante a hora de passagem para as classes 2, 3 e 4 afetos ao transporte de mercadorias por conta de outrem ou público. Importa destacar que o art. 2.º da portaria apenas estabeleceu como condição de acesso aos descontos o cumprimento dos limites de emissão, garantindo que nenhuma empresa seria excluída do acesso com base na “*nacionalidade, país ou local de estabelecimento do transportador e da origem ou destino da operação de transporte*”.

<sup>4</sup> NUTS: Nomenclatura das Unidades Territoriais para Fins Estatísticos. A sua utilização visa a harmonização das estatísticas dos vários países em termos de recolha, compilação e divulgação de estatísticas regionais. Subdivide-se em três níveis: NUTS I, NUTS II e NUTS III, definidos em função de critérios populacionais, administrativos e geográficos. Atualmente, os 308 concelhos de Portugal agrupam-se em 25 NUTS III, 7 NUTS II e 3 NUTS I.

<sup>5</sup> No caso da A23 há uma parte que integra o objeto da Concessão da IP, S.A. (anterior EP, S.A.) e outro que integra a Concessão Beira Interior.

**26. Em 2016 foi estabelecido um regime complementar de redução de taxas de portagem, introduzindo uma nova redução de 15%, nas portagens de algumas autoestradas, e alargando o regime de modulação horária de descontos nas taxas de portagem, a partir de 1 de agosto de 2016.** A [Portaria 196/2016](#), de 20 de julho, definiu um regime complementar de redução das taxas de portagem nos lanços e sublanços da A24 Vila Real — Bragança (Quintanilha), A22, A23, A24 e A25, que integram o objeto das concessões da IP, S.A., do Algarve, da Beira Interior, do Interior Norte, e das Beiras Litoral e Alta. Para os lanços e sublanços destas autoestradas a nova redução introduzida foi de 15%, acumulável com a anterior redução objeto da Portaria n.º 342/2012, de 26 de outubro, com produção de efeitos a partir de 01/08/2016. Em paralelo, esta portaria alargou ainda a novos troços o regime de modulação horária nos descontos para veículos de transporte de mercadorias (número 2 do art.º 3.º).

**27. Mais recentemente, a [Portaria n.º 328-A/2018](#), de 19 de dezembro, procedeu à alteração e ao alargamento do regime de modulação horária das taxas de portagem** em benefício dos veículos das Classes 2, 3 e 4 afetos ao transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem ou público. Estabeleceu, para o efeito, um “Regime base” (art.º 2.º) e um “Regime alargado” (art.º 3.º). Ambos entraram em vigor no dia 1 de janeiro de 2019. É pertinente assinalar que o critério de localização das entidades proprietárias dos veículos reaparece com este diploma no regime alargado. Para aceder aos seus descontos com base na hora de passagem, as proprietárias dos veículos de transporte de mercadorias têm de ter sede em territórios de baixa densidade e metade dos seus trabalhadores efetivos tem de residir nesses territórios. Os descontos discriminatórios do regime alargado estão sujeitos às regras da União Europeia aplicáveis aos auxílios de *minimis*, condição que terá sido necessária introduzir no sistema para tornar estes descontos compatíveis com a lei comunitária.

**28. Desta resenha regulamentar retira-se que no período desde 2017 estão em vigor descontos, mas já não existem isenções.** O [Decreto-Lei n.º 67-A/2010](#), de 14 de junho, e o [Decreto-Lei n.º 111/2011](#), de 28 de novembro, tinham estabelecido isenções do pagamento das taxa de portagem nas autoestradas em apreço. O primeiro diploma fê-lo para alguns troços dessas rodovias mas de forma uniforme para todos os utilizadores dos mesmos. O segundo consagrou o direito à isenção em todos os troços, mas discriminando entre utilizadores consoante o seu local de residência ou sede. Estes regimes cessaram a sua vigência em 30 de setembro de 2012. De então até hoje, as únicas isenções que se mantêm, com conhecimento da UTAO, são as que os concedentes e os concessionários entenderam atribuir-se a si próprios no âmbito dos contratos de concessão celebrados. A Unidade não teve acesso aos montantes destas isenções nas concessões cuja titularidade das portagens é da IP, S.A.. Este tipo de isenções nunca foi regulado pelos diplomas acima visitados e nada no articulado das PA 1139C e 1149C contende com a manutenção do mesmo. Já os descontos para os utilizadores estranhos a concedentes e concessionários mudaram de regime ao longo dos últimos dez anos, mas nunca cessaram por completo. Neste momento, vigoram os descontos em função das horas de circulação para os veículos de mercadorias das classes 2 a 4, nos termos da [Portaria n.º 328-A/2018](#), de 19 de dezembro.

## 2.2 Disposições legais da PA-1139C e da PA-1143-C

**29. Na PA 1139C o proponente pretende introduzir descontos percentuais expressivos para a generalidade dos utilizadores, discriminando positivamente os veículos elétricos e não poluentes.** As alterações introduzidas, em caso de aprovação, terão efeitos a partir de 1 de julho de 2021. Aplicam-se às quatro concessões objeto de legislação pelo [Decreto-Lei n.º 111/2011](#), de 28 de novembro. Recorda-se que este diploma previa uma combinação de isenções e descontos para os utilizadores. As novidades face aos regimes de desconto que estão hoje em vigor (que são os de modulação horária para veículos de mercadorias definidos na [Portaria n.º 328-A/2018](#), de 19 de dezembro) são estas: os descontos aplicam-se a todas as classes de portagem e todos os tipos de veículos autorizados a circular em autoestradas. Não estão restringidos a nenhum critério de residência ou sede dos proprietários das viaturas nem de domicílio dos seus trabalhadores, ao contrário do que sucede com o regime alargado criado pela [Portaria n.º 328-A/2018](#). A Proposta avisa alterar o [Decreto-Lei n.º 111/2011](#), de 28 de novembro. Concretamente, quer revogar o seu art. 14.º, alterar a redação do número 1 do art. 4.º e introduzir a obrigação

de renegociação dos contratos de parceria na eventualidade de o Estado não compensar financeiramente os concessionários de outra forma. Para melhor conveniência, transcreve-se, de seguida, a alteração preconizada no referido arr.4.º. As outras condições podem ser lidas no Anexo 1.

“Artigo 4.º

[...]

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- [...]”

**30. A PA 1143C desenha a mesma medida para aplicar a outro conjunto de autoestradas.** Este é o conjunto sobre o qual o [Decreto-Lei n.º 67-A/2010](#), de 14 de junho, legislou e introduziu isenções em determinados troços de três concessões. Pretende alterar a redação do art. 5.º deste diploma e introduzir a mesma obrigação de renegociação dos contratos de parceria que a PA 1139C preconiza. A alteração proposta para o art. 5.º é a seguinte. A versão integral da PA está no Anexo 2.

“Artigo 5.º

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

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.”

**31. As propostas de alteração preconizam acabar com regimes de desconto que já não são praticados; esta aparente lacuna jurídica obriga a uma hipótese de trabalho por parte da UTAO que consiste em assumir que a aprovação das PA implica a revogação dos regimes de desconto que estão efetivamente a ser aplicados pelas operadoras.** A UTAO vai assumir na Secção 3, para efeitos de apuramento do impacto orçamental, que a aprovação das PA 1139C e 1143C implica a “revogação tácita” dos regimes de descontos por modelação horária nas taxas de portagem que se encontram em vigor através da Portaria n.º 328-A/2018, de 19 de dezembro. A racionalidade é a seguinte. É intenção do legislador proponente acabar com os regimes de isenções e descontos do [Decreto-Lei n.º 111/2011](#) e os regimes de descontos do [Decreto-Lei n.º 67-A/2010](#). Como se explicou na Secção 2.1, esses regimes foram sendo transformados ao longo da última década de tal forma que, à data de fecho deste relatório, os únicos descontos em taxas de portagem que são praticados são os inerentes aos regimes base e alargado criados pela [Portaria n.º 328-A/2018](#), de 19 de dezembro, para os utilizadores de veículos de transporte de mercadorias (descontos assentes em modulação horária). Salvo melhor entendimento, as intenções revogatórias de ambas as PA estão mal definidas, pois estão a apontar para regimes que já não são aplicados. As próprias entidades titulares do direito à receita das portagens naquelas vias, a IP e Globalvia/Scutvia, informaram a UTAO que não aplicam há vários anos os descontos definidos nos dois decretos-lei. Ora, para os cálculos na secção seguinte do impacto das PA nas contas públicas, é preciso saber o que vai acontecer aos descontos que estão atualmente no terreno. A resposta a esta dúvida obriga a UTAO a ter que assumir aqui uma hipótese de trabalho. A que lhe parece mais compatível com a intenção do legislador proponente é assumir que ele, não podendo abolir os descontos que solicita nas propostas, então vai querer abolir os descontos previstos na referida Portaria n.º 328-A/2018. Esta é a presunção que à UTAO se afigura coerente com o espírito do legislador que criou as PA 1139C e 1143C. **Aproveita-se o ensejo para alertar os senhores deputados para a necessidade de corrigirem as normas**

revogatórias de descontos no caso de pretenderem aprovar a criação dos novos regimes desenhados nestas PA.

### 2.3 Receita de portagens com origem nas concessões objeto das Propostas de Alteração 1139C e 1143C

**32. A receita de portagem com origem nas concessões visadas pelas Propostas de Alteração 1139C e 1143C registou um crescimento desde 2017, ascendendo a 241,5 milhões de euros (M€) em 2019. Contudo, quicá em resultado da pandemia COVID-19, o 1.º semestre de 2020 apresenta uma quebra homóloga de 21,5% na receita de portagens.** A Tabela 1 apresenta a evolução da receita de portagens obtida nas concessões em apreço entre o primeiro semestre de 2017 e o primeiro semestre de 2020. Até final de 2019, a receita total destas concessões registou uma tendência de crescimento, ascendendo a 210,6 M€ em 2017, 228,1 M€ em 2018 e 241,5 M€ em 2019. Os montantes do Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA) cobrados sobre aquelas bases foram 48,4 M€, 52,5 M€ e 55,5 M€, respetivamente. No 1.º semestre de 2020 verificou-se uma diminuição da receita de portagens em 21,5%, quando comparado com o 1.º semestre de 2019, para 85,1 M€ (a que acresce IVA no valor de 19,6 M€). É muito plausível que esta redução tenha decorrido das consequências económicas provocadas pela pandemia COVID-19 e pelas medidas de confinamento social para a mitigar. Os efeitos sobre a mobilidade, em geral, e o transporte rodoviário interconcelhio, em particular, são reconhecidos à vista desarmada.

**Tabela 1 – Receita de portagem com origem nas vias objeto das Propostas de Alteração 1139C e 1143C**

(em milhões de euros)

Concessões objeto da Proposta de Alteração 1143C		2017		2018		2019		2020
		1.º Semestre	2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre	1.º Semestre
Receita de portagens (excluindo IVA)	Concessão Costa de Prata	15,5	17,2	16,3	18,5	17,1	19,4	13,5
	Concessão Grande Porto	13,7	14,9	14,9	16,2	15,9	17,3	12,7
	Concessão Norte Litoral	14,2	16,3	15,1	17,0	16,0	18,0	12,5
	<b>Total sem IVA</b>	<b>43,4</b>	<b>48,4</b>	<b>46,3</b>	<b>51,7</b>	<b>48,9</b>	<b>54,7</b>	<b>38,7</b>
Valor do IVA	Concessão Costa de Prata	3,6	4,0	3,8	4,2	3,9	4,5	3,1
	Concessão Grande Porto	3,2	3,4	3,4	3,7	3,7	4,0	2,9
	Concessão Norte Litoral	3,3	3,7	3,5	3,9	3,7	4,2	2,9
	<b>Total de IVA</b>	<b>10,0</b>	<b>11,1</b>	<b>10,7</b>	<b>11,9</b>	<b>11,3</b>	<b>12,6</b>	<b>8,9</b>
Concessões objeto da Proposta de Alteração 1139C		2017		2018		2019		2020
		1.º Semestre	2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre	1.º Semestre
Receita de portagens (excluindo IVA)	Concessão Algarve	12,0	20,1	13,7	21,7	15,1	24,5	10,0
	Concessão Beira Interior	10,4	12,0	11,6	13,6	12,2	14,1	10,2
	Beira Interior (Concessão da IP, S.A.)	5,0	6,0	5,8	6,5	6,3	7,0	5,0
	Concessão Interior Norte	6,8	8,3	7,3	9,0	7,6	9,6	5,9
	Concessão Beira Litoral/Beiral Alta	17,6	20,6	18,8	22,0	18,4	23,2	15,3
	<b>Total sem IVA</b>	<b>51,8</b>	<b>67,0</b>	<b>57,3</b>	<b>72,8</b>	<b>59,5</b>	<b>78,4</b>	<b>46,4</b>
Valor do IVA	Concessão Algarve	2,8	4,6	3,2	5,0	3,5	5,6	2,3
	Concessão Beira Interior	2,4	2,8	2,7	3,1	2,8	3,2	2,3
	Beira Interior (Concessão da IP, S.A.)	1,1	1,4	1,3	1,5	1,4	1,6	1,2
	Concessão Interior Norte	1,6	1,9	1,7	2,1	1,7	2,2	1,3
	Concessão Beira Litoral/Beiral Alta	4,0	4,7	4,3	5,1	4,2	5,3	3,5
	<b>Total de IVA</b>	<b>11,9</b>	<b>15,4</b>	<b>13,2</b>	<b>16,7</b>	<b>13,7</b>	<b>18,0</b>	<b>10,7</b>
Receita Total	<i>Sem IVA</i>	<b>95,2</b>	<b>115,4</b>	<b>103,6</b>	<b>124,5</b>	<b>108,4</b>	<b>133,1</b>	<b>85,1</b>
	<i>IVA sobre a Receita Total</i>	<b>21,9</b>	<b>26,5</b>	<b>23,8</b>	<b>28,6</b>	<b>24,9</b>	<b>30,6</b>	<b>19,6</b>

Fontes: Infraestruturas de Portugal, S.A. e GLOBALVIA/SCUTVIAS, Autoestradas da Beira Interior S.A. e cálculos da UTAO. | Notas: A autoestrada da Beira Interior (A23) integra duas concessões: a Concessão Beira Interior, gerida pela empresa SCUTVIAS, Autoestradas da Beira Interior, S.A. e a Concessão da IP, S.A. (entre o nó com a A1 e o nó de Abrantes Este).

**33. No tocante à Concessão Beira Interior, gerida pela empresa Scutvias, a receita de portagem na Tabela 1 inclui o valor dos descontos praticados ao abrigo do regime de modulação horária, atualmente regulados pela Portaria n.º 328-A/2018. Relativamente às restantes concessões, a UTAO não dispõe de**

**informação desagregada sobre estes descontos.** A Scutvias, Autoestradas da Beira Interior, S.A., é o parceiro privado na concessão da Beira Interior. É uma entidade que se situa, portanto, fora do perímetro das Administrações Públicas (AP). Já a IP, S.A., pertence ao sector institucional das AP. Assim, de acordo com o referido no paragrafo 31 acima, a abolição dos descontos com base na modulação horária das taxas de portagem traduz-se num aumento da receita da SCUTVIAS, S.A. e da IP, S.A.. **Este acréscimo tem de ser levado em conta na eventual transferência financeira que o Estado venha a fazer para a compensar pela perda de receita decorrente da entrada em vigor do novo regime de descontos.** Foi esta razão que levou a UTAO a querer adicionar tais descontos à cobrança de portagens porque é sobre a globalidade das receitas (a soma destes dois agregados) que os novos descontos serão aplicados caso as PA sejam aprovadas. Nas restantes concessões, a cobrança é da IP e, como tal, já é uma receita pública. Os descontos dos regimes no terreno nesta data (por modulação horária para veículos de mercadorias) já são uma despesa pública. Se a UTAO dispusesse dos valores destes descontos e os tivesse adicionado aos valores efetivamente cobrados pela IP (assumindo que irão ser abolidos) estaria a reduzir aquela despesa público e a aumentar a receita pública no mesmo montante, pelo que a operação seria neutra para as contas públicas. Logo, a omissão do valor dos descontos por modulação horária nas linhas de receita da IP na Tabela 1 é inconsequente para a avaliação do impacto orçamental da substituição dos regimes atuais pelo regime novo de descontos desenhado nas duas PA em escrutínio.

**34. Os dados indiciam alguma sazonalidade no tráfego.** Existem técnicas estatísticas mais ou menos sofisticadas para determinar a presença de alterações sazonais em séries cronológicas. Com a dimensão da amostra, está fora de questão a UTAO pretender aplicar alguma dessas técnicas. No entanto, não deixa de chamar a atenção para a compatibilidade dos números na Tabela 1 com a hipótese de sazonalidade. Com efeito, nos três anos com informação completa e em todas as concessões, a receita (e o IVA) do segundo semestre supera sempre a do primeiro e sabe-se que as atualizações tarifárias das portagens são anuais, ocorrendo no início de cada ano. As férias de Verão e as pausas entre o Natal e o Ano Novo convidam a um importante fluxo rodoviário de média e longa distância, com as famílias residentes no litoral, e maioritariamente nas áreas metropolitanas de Porto e Lisboa, a visitarem as suas raízes ou a efetuarem deslocações de turismo em Direção ao interior e ao litoral algarvio.

**35. A receita de portagem aqui apresentada é um ponto de partida para o apuramento do impacto orçamental futuro das Propostas de Alteração em análise.** Tendo em conta o propósito de ambas as PA quererem introduzir um novo regime de descontos nas taxas de portagem, a metodologia que se utilizará na próxima secção efetua uma simulação prospetiva para o 2.º semestre de 2021 e os dois semestres de 2022. Uma vez que as alterações propostas, em caso de aprovação, apenas entrariam em vigor no início do semestre de 2021, procede-se ao cálculo do seu impacto para este período e, numa base anual, para o ano 2022.

**36. A secção seguinte procede à análise dos impactos orçamentais das Propostas de Alteração 1139C e 1143C em apreço.** A Secção 3 debruça-se sobre os efeitos orçamentais diretos destas mesmas. A Secção 4 analisa, qualitativamente, efeitos de segunda ordem não quantificados na Secção 3 e outros aspetos qualitativos relevantes.

### 3 Impacto orçamental das alterações propostas

---

#### 3.1 Metodologia

**37. Tendo em conta a informação, o tempo e os recursos humanos disponíveis, a UTAO desenvolveu um algoritmo de simulação de cenários para obter uma ordem de grandeza plausível para o impacto orçamental das Propostas de Alteração n.º 1139C e 1143C à PPL n.º 61/XIV, que aprova o Orçamento do Estado para 2021 (OE/2021).** Os cenários apresentados não correspondem a previsões propriamente ditas uma vez que a UTAO não se encontra em condições de prever fluxos de tráfego. Contudo, a técnica da cenarização é útil para a análise económica, permitindo balizar dentro de limites razoáveis o que

poderá ser o intervalo de impactos previsíveis. A metodologia da UTAO nesta avaliação tem os seguintes passos:

- (i) Em primeiro lugar, foi apurada a receita de portagem gerada pelas concessões objeto das alterações propostas. A compilação desta informação teve o cuidado de discriminar, por parceria, desde 2017, numa base semestral: a receita obtida, os descontos concedidos ao abrigo dos regimes descritos na Secção 2.1 e, os respetivos valores de IVA;
- (ii) Análise da estrutura, por tipo de combustível, do parque automóvel nacional, de forma a estimar a proporção do valor da receita de portagens gerada por veículos elétricos e não poluentes, uma vez que ambas as propostas de alteração atribuem a este tipo de veículos um desconto superior aos demais. Neste âmbito, os dados mais recentes referem-se ao ano 2019, pelo que, para 2021 – 2022 efetuou-se uma análise de sensibilidade prospetiva para o crescimento do stock de carros elétricos e não poluentes;
- (iii) Tendo em conta esta informação, o impacto orçamental das Propostas de Alteração é apurado tendo por base o valor previsto para a receita de portagens que seria obtida no segundo semestre de 2021 e no ano 2022, calculado de duas formas distintas: i) tendo como base a legislação atual, isto é, sem qualquer desconto no valor das taxas de portagem; e, ii) no pressuposto de que as Propostas de Alteração são aprovadas e entram em vigor, impondo um desconto de 75% nas taxas de portagem para veículos elétricos e não poluentes e de 50% para os restantes. Neste cálculo, é tida em conta a proporção de veículos elétricos e não poluentes existente no parque automóvel, como “chave de repartição” para a aplicação dos descontos de 50% e 75% — esta chave é explicada adiante.

### 38. Foram assumidos alguns pressupostos para construir os cenários. São eles:

- (i) Não foi tida em conta a reação da procura à diminuição das taxas de portagem — neste sentido, o exercício de avaliação de impacto insere-se na classe de *static scoring* que é uma abordagem metodológica comum nas instituições orçamentais independentes com competências nestas avaliações;
- (ii) Consideraram-se como “veículos elétricos e não poluentes” (designação usada nas PA) as categorias veículos “elétricos puros” e “elétricos híbridos de *plug-in*” utilizadas pela Instituto Nacional de Estatística (INE) na série estatística “Veículos rodoviários motorizados (N.º) por Tipo de veículo e Tipo de combustível”. Esta série respeita ao parque automóvel de todo o país (arquipélagos incluídos) e não está regionalizada — a série, disponível apenas com periodicidade anual, foi a fonte a partir da qual a UTAO construiu uma chave de repartição, por tipo de combustível, das receitas de portagem (incluindo o valor dos descontos concedidos) em 2019 e, mediante hipóteses próprias adiante explicadas, para o segundo semestre de 2021 e o ano de 2022;
- (iii) Com base naquela estatística do INE, calculou-se para cada ano passado a proporção de veículos elétricos e não poluentes no número total de veículos rodoviários motorizados existente, segundo o INE, no território nacional.
- (iv) Assume-se que a proporção de veículos elétricos e não poluentes que circula nas sete concessões em estudo é a mesma que existe no parque automóvel motorizado nacional recenseado pelo INE. Essa proporção foi multiplicada pela receita de portagens de cada concessão para obter a estimativa UTAO da receita gerada pelos veículos elétricos e não poluentes. Naturalmente, a receita gerada pelos demais veículos rodoviários motorizados é o conjunto complementar daquele.
- (v) Foram excluídos os veículos que legalmente não podem circular em autoestradas, por não serem veículos automóveis (uma vez que têm cilindrada inferior a 50 cm<sup>3</sup>), a saber, ciclomotores, triciclos e quadriciclos, pese embora alguns destes veículos sejam não poluentes (elétricos puros ou elétricos híbridos de *plug-in*);
- (vi) Relativamente à evolução da receita de portagens, foram considerados dois cenários. No **cenário 1** considera-se uma estagnação da procura em 2021 e 2022, face a 2020.<sup>6</sup> No **cenário 2** admite-se uma recuperação moderada da procura face a 2020, para os níveis anteriormente alcançados em 2019. Concretamente:
  - a. Cenário 1 (estagnação da procura) — no 1.º semestre de 2020 registou-se uma descida na receita de portagens de 21,5%, em termos homólogos. Em linha com este resultado, assumiu-se neste cenário que o 2.º semestre de 2020 evoluirá à mesma taxa homóloga que se verificou no 1.º semestre. Assumiu-se, ainda, que a receita no 2.º semestre de 2021 ficará igual à

<sup>6</sup> No 1.º semestre de 2020 registou-se uma descida da receita de portagens de 21,5%, em termos homólogos. Em linha com este resultado, assumiu-se que o 2.º semestre de 2020 manteria a mesma evolução face ao semestre homólogo.

do semestre homólogo de 2020 e que a receita nos dois semestres de 2022 será também igual às dos semestres homólogos de 2020;

- b. Cenário 2 (recuperação moderada da procura)— Assumiu-se que neste cenário o 2.º semestre de 2021 deverá voltar ao nível da receita obtida no 2.º semestre de 2019 e que no ano 2022 a receita mantém-se ao nível observado em 2019.

**39. Neste exercício a UTAO assuma que o volume de passagens em cada pórtico de portagem será o mesmo antes e depois da aplicação dos descontos propostos.** Como no caso de qualquer bem ou serviço, a redução no preço levará, *ceteris paribus*, a um aumento da quantidade transacionada, neste caso, o número de passagens em cada pórtico. Não está disponível nenhum modelo econométrico capaz de prever esse ajustamento natural do mercado, razão principal para a hipótese de *static scoring* que se fez. Em todo o caso, o cenário 2, ao assumir um acréscimo na receita para um dado preço (antes de desconto) das portagens, acaba por incorporar esse efeito do desconto, embora também o efeito de outros esperados, como sejam o fim das restrições administrativas à circulação entre concelhos e a recuperação económica. A UTAO não dispõe de tecnologia para autonomizar o contributo de cada um destes efeitos.

### 3.2 Resultados

**40. O exercício de simulação completo encontra-se espelhado com detalhe, por concessão e por ano/semestre, no Anexo 4 (Subsecção 5.4).** Nesta secção e nos parágrafos seguintes, são apresentados apenas os principais resultados.

**41. A Tabela 2 projeta para o futuro próximo a situação tarifária atual, i.e., sem aprovação das PA, em cada um dos cenários de evolução da procura por autoestradas.** Na situação atual, isto é, sem a aprovação das Propostas de Alteração 1139C e 1143C, no cenário de estagnação da procura em 2021 e 2022, face a 2020, a receita de portagens poderá ascender a 104,5 M€ no 2.º semestre de 2021 e a 189,6 M€ em 2022. A estes valores, acresce IVA nos montantes de 24,0 M€ e 43,6 M€, respetivamente. No cenário 2, com procura mais elevada (na hipótese de uma recuperação moderada da procura), as receitas de portagem serão superiores, podendo ascender a 133,1 M€ no 1.º semestre de 2021 e a 241,5 M€ em 2022; valores aos quais acresce IVA nos montantes de 30,6 M€ e 55,5 M€, respetivamente.

**Tabela 2 – Resumo da simulação da receita de portagens na situação atual, sem aprovação das Propostas de Alteração 1139C e 1143C**  
(em milhões de euros)

		Situação atual: sem aprovação das Propostas de Alteração 1139C e 1143C					
		Cenário 1: estagnação face 2020			Cenário 2: recuperação moderada face a 2020 (situação de 2019)		
		2021 <sup>P</sup>		2022 <sup>P</sup>	2021 <sup>P</sup>		2022 <sup>P</sup>
		2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre	2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre
Receita Total	Sem IVA	104,5	85,1	104,5	133,1	108,4	133,1
	IVA sobre a Receita Total	24,0	19,6	24,0	30,6	24,9	30,6

Fontes: Instituto Nacional de Estatística (INE), Estatísticas do parque de veículos rodoviários. Informação extraída em 19 de novembro de 2020 (10:20:15); última atualização dos dados: 6 de novembro de 2020. Infraestruturas de Portugal, S.A. e GLOBALVIA/SCUTVIAS, Autoestradas da Beira Interior S.A. | Notas: A autoestrada da Beira Interior (A23) integra duas componentes: a Concessão Beira Interior e a Concessão da IP, S.A. (entre o nó com a A1 e o nó de Abrantes Este). Para maior detalhe consultar a Tabela 8 em anexo.

**42. Caso as Propostas de Alteração sejam aprovadas, deve esperar-se uma descida na receita conjunta de portagens e IVA respetivo (Tabela 3).** Na situação em que as Propostas de Alteração 1139C e 1143C venham a ser aprovadas, a Tabela 3 projeta a evolução da receita de portagens, para as referidas concessões, replicando o cenário de estagnação e o cenário de recuperação moderada anteriormente referido. No primeiro cenário (estagnação face a 2020), a receita de portagens deverá reduzir-se para 52,1 M€ no 2.º semestre de 2021 e 94,6 M€ em 2022. De igual forma, a receita de IVA também se deverá reduzir para 12,0 M€ e de 21,8 M€, respetivamente. Tendo em conta um cenário económico mais favorável (recuperação moderada para os níveis registados em 2019), as receitas de portagem serão superiores, mas manter-se-ão muito abaixo do cenário sem redução das taxas de portagem, podendo ascender a 66,4 M€ no 1.º semestre de 2021 e a 120,5 M€ em 2022; a estes valores acresce IVA nos montantes de 15,3 M€ e 27,7 M€, respetivamente.

**Tabela 3 – Simulação da receita de portagens na situação pós-medida de política, com aprovação das Propostas de Alteração 1139C e 1143C**  
(em milhões de euros)

		Situação pós medida de política: com aprovação das Propostas de Alteração 1139C e 1143C					
		Cenário 1: estagnação face 2020			Cenário 2: recuperação moderada face a 2020 (situação de 2019)		
		2021 <sup>P</sup>	2022 <sup>P</sup>		2021 <sup>P</sup>	2022 <sup>P</sup>	
		2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre	2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre
Receita Total	<i>Sem IVA</i>	52,1	42,4	52,1	66,4	54,1	66,4
	<i>IVA sobre a Receita Total</i>	12,0	9,8	12,0	15,3	12,4	15,3

Fontes: Instituto Nacional de Estatística (INE), Estatísticas do parque de veículos rodoviários. Informação extraída em 19 de novembro de 2020 (10:20:15); última atualização dos dados: 06 de novembro de 2020. Infraestruturas de Portugal, S.A. e GLOBALVIA/SCUTVIAS, Autoestradas da Beira Interior S.A. | Notas: A autoestrada da Beira Interior (A23) integra duas componentes: a Concessão Beira Interior e a Concessão da IP, S.A. (entre o nó com a A1 e o nó de Abrantes Este). Para maior detalhe consultar a Tabela 9 em anexo.

**43. Com exceção da Concessão Beira Interior, cuja entidade titular das respetivas receitas é a SCUTVIAS, S.A., a restante receita de portagens é pertença da IP, S.A..** Pese embora o titular da receita da Beira Interior (líquida de IVA) seja uma entidade fora do perímetro das AP, tal não significa que não decorra da aprovação dos novos descontos e da abolição dos regime de modulação horária em vigor uma perda financeira para o Estado. A proteção contratual do direito a estas portagens por parte da Scutvias conduzirá a que a redução nas taxas de portagem obrigue à prestação de uma contrapartida patrimonial à concessionária, por exemplo, através de uma transferência. Relativamente às restantes concessões, a receita reverte a favor da IP, S.A. e o IVA do Estado. Portanto, tanto no caso da parceria com a concessionária privada como no das outras concessões, é de esperar um impacto direto na Conta das AP.

**44. De acordo com os cenários simulados pela UTAO, a perda direta de receita (portagens e IVA) no 2.º semestre de 2021 poderá situar-se entre 64,4 M€ e 82,1 M€, enquanto em 2022 esta perda poderá ascender a um valor entre 116,9 M€ e 148,9 M€.** A perda de receita para as Administrações Públicas correspondente à soma de duas parcelas, os descontos em portagens e o respetivo IVA. No caso em apreço, as Propostas de Alteração, caso sejam aprovadas, apenas produzem efeitos no 2.º semestre de 2021 e em períodos seguintes. Por este motivo, procedeu-se à simulação do impacto apenas para este período e para os dois semestres de 2022, por forma evidenciar o valor do impacto orçamental numa base anual. Estender os cenários a mais anos implicaria a introdução de maiores margem de erro porque a incerteza cresceria inevitavelmente e não há informação nem recursos tecnológicos disponíveis para produzir projeções educadas a prazo maior.

**45. Salienta-se que quanto maior for a recuperação assumida para a procura mais significativo será o impacto orçamental.** A simulação dos cenários 1 e 2 é suficiente para ilustrar este resultado.

**Tabela 4 – Impacto orçamental das Propostas de Alteração 1139C e 1143C**  
(em milhões de euros)

		Impacto orçamental das Propostas de Alteração 1139C e 1143C					
		Cenário 1: estagnação face 2020			Cenário 2: recuperação moderada face a 2020 (situação de 2019)		
		2021 <sup>P</sup>	2022 <sup>P</sup>		2021 <sup>P</sup>	2022 <sup>P</sup>	
		2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre	2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre
Receita Total	<i>Sem IVA</i>	-52,4	-42,7	-52,4	-66,7	-54,3	-66,7
	<i>IVA sobre a Receita Total</i>	-12,0	-9,8	-12,0	-15,3	-12,5	-15,3

Fontes: Instituto Nacional de Estatística (INE), Estatísticas do parque de veículos rodoviários. Informação extraída em 19 de novembro de 2020 (10:20:15); última atualização dos dados: 06 de novembro de 2020. Infraestruturas de Portugal, S.A. e GLOBALVIA/SCUTVIAS, Autoestradas da Beira Interior S.A. | Notas: A autoestrada da Beira Interior (A23) integra duas componentes: a Concessão Beira Interior e a Concessão da IP, S.A. (entre o nó com a A1 e o nó de Abrantes Este). Para maior detalhe consultar a Tabela 10 em anexo.

**46. Uma antevisão quantificada mais abrangente dos impactos orçamentais destas propostas é teoricamente concebível, mas não pôde ser desenvolvida nos oito dias afetos à realização deste estudo.** Os autores tiveram que repartir o seu tempo pela produção de outros três relatórios no mesmo período. Como se disse anteriormente, seriam também necessários outros recursos, para além do tempo, tais como: conhecimento da reação esperada da procura à variação das taxas de portagem (elasticidades procura- preço diretas); projeções de tráfego plausíveis ou a construção de projeções próprias ancoradas em modelos de previsão sustentados em múltiplas variáveis explicativas. Uma análise mais

abrangente e rica a impactos na conta da Administrações Públicas poderia acrescentar outras dimensões económicas que conseguissem medir o contributo da redução tarifária para os custos de manutenção das rodovias, os custos da sinistralidade rodoviária, os custos de transporte, os custos das emissões poluentes e os efeitos nos fatores de desenvolvimento económico endógeno. Todas estas dimensões impactam em diferentes rubricas das receitas e das despesas públicas. A Secção 4 fará, apesar das limitações apontadas, uma abordagem exploratória e ilustrativa a algumas destas dimensões económicas para ajudar os leitores a qualificar o intervalo de impacto na conta das Administrações Públicas simulado nesta secção.

### 3.3 Análise de sensibilidade à recomposição do parque automóvel

**47. Esta subsecção apresenta analisa a sensibilidade do intervalo de perdas para as Administrações Públicas simulado na Subsecção 3.2 a uma variação plausível na composição do parque automóvel por tipo de combustível.** Combina os cenários 1 e 2 anteriormente desenvolvidos com uma hipótese da UTAO quanto à evolução na proporção de viaturas elétricas e não poluentes no parque automóvel nacional e no fluxo de trânsito nas concessões em estudo. A Tabela 5 compara então dois cenários que combinam as duas dimensões. O **cenário 3** projeta a receita de portagens, numa situação com medida (Propostas 1139C e 1143C aprovadas) considerando estagnação do nível de tráfego (face a 2020) e da composição do parque automóvel (i.e., assumindo a manutenção da proporção de veículos elétricos e não poluentes até 2022). O **cenário 4** introduz as seguintes alterações: admite uma recuperação dos níveis de tráfego em 2021 e 2022, para níveis idênticos aos registados em 2019, numa situação pré-pandemia, e entra em linha de conta com um rácio maior de veículos elétricos e não poluentes no total de veículos. Em 2019, no universo nacional de veículos automóveis, este rácio valia 0,5%; assume-se no cenário 4 que evolua para 0,9% em 2021 e 1,6% em 2022 (ver Tabela 5).

**Tabela 5 – Impacto orçamental da recuperação e da eletrificação do parque automóvel**  
(em milhões de euros)

		Situação pós medida de política: com aprovação das Propostas de Alteração 1139C e 1143C											
		Cenário 3: estagnação do tráfego, face 2020, e da composição do parque automóvel			Cenário 4: recuperação moderada do tráfego face a 2020 (situação de 2019) e aceleração na eletrificação do parque automóvel			Impacto orçamental da recuperação moderada do tráfego e da aceleração na eletrificação do parque automóvel					
		2021 <sup>P</sup>		2022 <sup>P</sup>		2021 <sup>P</sup>		2022 <sup>P</sup>		2021 <sup>P</sup>		2022 <sup>P</sup>	
		2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre	2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre	2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre	2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre
<b>Receita Total</b>	<i>Sem IVA</i>	52,1	42,4	52,1	66,3	53,8	66,0	14,1	11,3	13,9			
	<i>sobre a Receita Total</i>	12,0	9,8	12,0	15,2	12,4	15,2	3,2	2,6	3,2			

Fontes: Instituto Nacional de Estatística (INE), Estatísticas do parque de veículos rodoviários. Informação extraída em 19 de novembro de 2020 (10:20:15); última atualização dos dados: 06 de novembro de 2020. Infraestruturas de Portugal, S.A. e GLOBALVIA/SCUTVIAS, Autoestradas da Beira Interior S.A. | Notas: A autoestrada da Beira Interior (A23) integra duas componentes: a Concessão Beira Interior e a Concessão da IP, S.A. (entre o nó com a A1 e o nó de Abrantes Este). Para maior detalhe consultar a Tabela 11 em anexo.

**48. A plausibilidade das hipóteses sobre o rácio de veículos elétricos e não poluentes é a seguinte.** Está em progresso, há vários anos, a eletrificação do parque automóvel português. A **Tabela 7**, no **Anexo 3**, p. 24, ventila a composição do parque por sete tipos de combustível. Os veículos elétricos e híbridos de *plug-in* são ainda muito poucos. O parque de ligeiros em 2019 possuía 6 880 725 viaturas, das quais apenas 36 670 pertenciam a estas categorias. Todavia, elas estão a crescer muito depressa: tinham apenas 9644 unidades em 2017, passando para 20 279 em 2018 (+110,3%). A Tabela 6 mostra que o peso das duas categorias no parque rodoviário motorizado nacional cresceu 98% em 2018 e 73% em 2019. A base é ainda muito pequena, mas há vários incentivos pecuniários do Estado, das Regiões Autónomas e dos Municípios para promover a descarbonização na circulação automóvel, a União Europeia tem penalizações para os fabricantes que não cumpram determinadas metas de eletrificação nas suas gamas e a oferta é cada vez mais diversificada. Tudo isto são razões que explicam taxas de variação tão elevadas no passado recente e que auguram a continuação desta tendência no futuro imediato... se não fosse a pandemia. Pois bem, é a pandemia COVID-19 e os efeitos das medidas de mitigação da sua propagação, juntamente com a recessão económica criada em 2020 que justificam a hipótese pessimista de estagnação do rácio em 2020, 2021 e 2022 ao nível observado em 2019 (0,5%). A hipótese otimista, incorporada no cenário 4 acima, acredita na aceleração da eletrificação do parque motorizado. Concretamente, assume crescimento em 2020 a um ritmo 50% abaixo do verificado no ano anterior, crescimento entre 2019 e 2021 20% acima dos 72,6% que cresceu no ano de 2019 e crescimento no

ano de 2022 ao mesmo ritmo (72,6%) que cresceu em 2019. Os resultados desta hipótese nos níveis futuros do rácio de veículos elétricos e não poluentes estão nas células sob fundo azul da Tabela 6. Reflete uma expectativa de retoma da eletrificação do parque mais forte em 2022 do que nos anos imediatamente anteriores em consequência da convicção de que o crescimento dos rendimentos na economia portuguesa também será mais sólido nesse ano.

**Tabela 6 – Peso dos veículos elétricos e não poluentes no número total de veículos rodoviários motorizados em Portugal**

(em percentagem)

	Valores passados			Hipóteses para o futuro no cenário 4		
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Rácio das categorias elétrico puro e híbrido de <i>plug-in</i>	0,1%	0,3%	0,5%	0,7%	0,92%	1,60%
Taxa de variação anual	n.a.	97,6%	72,6%	36,3%	37,3%	72,6%

Fontes: INE — Estatísticas do parque de veículos rodoviários e cálculos da UTAO.

**49. O efeito positivo sobre a receita provocado pela recuperação dos níveis de tráfego supera, em larga medida, a perda de receita atribuída à maior redução das portagens para os veículos elétricos não poluentes.** A diferença de receita entre o cenário 3 e o cenário 4, identificado na Tabela 5 como o impacto orçamental da recuperação moderada do tráfego e da aceleração na eletrificação do parque automóvel, revela um aumento na receita, quer de portagens quer de IVA. Este aumento resulta do facto de o acréscimo de viagens portajadas (para níveis idênticos aos de 2019) suplantar a perda de receita decorrente da existência de uma maior proporção de veículos elétricos em circulação (aumento de 0,5% em 2019, para 0,9% em 2021 e 1,6% em 2022). Com efeito, para os números atuais ainda relativamente reduzidos de veículos elétricos e não poluentes, face ao total de veículos automóveis, uma pequena variação na procura por portagens facilmente compensa a redução da receita de portagem atribuída aqueles veículos.

#### 4 Análise qualitativa de outros efeitos económicos

**50. Os impactos orçamentais estáticos devem ser analisados em conjunto com os efeitos económicos nas empresas, nas famílias e nas infraestruturas rodoviárias.** A Secção 3 apresentou um intervalo de impactos plausíveis no saldo das Administrações Públicas que assumiu passividade completa dos agentes económicos perante a alteração no sistema de descontos. Esta é a hipótese central nas metodologias de *static scoring* para avaliar impactos nas finanças públicas. Dependendo da elasticidade-preço da procura, uma redução na taxa de portagem ao consumidor implicará um aumento do tráfego e uma melhoria no excedente dos utilizadores (consumidores).

**51. Numa situação ideal seria necessário ter o conhecimento das elasticidades-preço da procura, bem como da estrutura de custos de funcionamento e de grandes reparações, tudo isto para cada concessão.** Com efeito, a análise das Propostas de Alteração n.º 1139C e n.º 1143C tem impactos nestes domínios, como se dá nota a seguir.

**52. A mudança de comportamento dos consumidores gera uma segunda vaga de efeitos esperados (efeitos dinâmicos, *dynamic scoring*): acréscimo do tráfego rodoviário, aumento do excedente dos utilizadores das autoestradas, bem como acréscimos dos custos e da frequência das grandes reparações rodoviárias, cujo risco se encontra do lado do Estado.** De facto, com o maior fluxo de trânsito das autoestradas SCUT, haverá maior desgaste, podendo exigir a antecipação de obras de manutenção e grandes reparações. As renegociações podem ter implicações em contratos complexos de PPP.

**53. Importa destacar outras consequências financeiras negativas para o universo das Administrações Públicas.** A adaptação do sistema de cobrança de portagens para que passe a diferenciar os veículos por tipo de combustível nos pórticos de portagem (podendo ser considerado um custo de *menu*) implicará alterações informáticas e de equipamento. Adicionalmente, de referir as compensações a pagar pelos parceiros públicos aos parceiros privados em resultado da introdução dos descontos, implicando eventualmente renegociação dos contratos de parceria. Com exceção da Concessão Beira Interior, as

portagens já são receita do concedente público (Infraestruturas de Portugal), pelo que não se coloca a necessidade de compensar concessionários privados pela perda da receita de portagens. Porém, poderão existir outros custos para os privados em função das cláusulas contratuais que estiverem em vigor, tais como o acréscimo dos custos de manutenção e grandes reparações devido ao aumento do fluxo de tráfego rodoviário.

**54. É também justo reconhecer que poderão advir vantagens financeiras para o sector das Administrações Públicas.** Entre elas, contam-se as seguintes:

- Mais tráfego nas autoestradas induzido pelos descontos nas portagens significa mais apetência de anunciantes pela compra de espaço publicitário ao longo das autoestradas e maior volume de negócios e maior rentabilidade para as áreas de serviço. O Estado cobrará mais receita fiscal por esta via (IVA, Imposto sobre os Produtos Petrolíferos e IRC, pelo menos). De alguma maneira, os concessionários das autoestradas acabarão por beneficiar destes efeitos, o que abre espaço negocial para os concedentes públicos não terem que os compensar integralmente pelos custos acima referidos;
- As vias alternativas às autoestradas SCUT, ao perderem fluxo para estas, sofrerão menor desgaste e isso é um elemento de poupança para as entidades públicas responsáveis pela sua manutenção (IP e municípios);
- Finalmente, no caso de os descontos e o conseqüente maior nível de utilização das autoestradas SCUT induzirem desenvolvimento económico a médio e longo prazo no país, o mesmo acabará por gerar receitas adicionais em várias rubricas (impostos, taxas e contribuições sociais, para mencionar as que, provavelmente mais beneficiarão).

**55. A terminar esta subsecção, importa sublinhar que os efeitos no saldo ou no património das Administrações Públicas não podem ser os únicos critérios para avaliar a bondade da medida de política pública.** Os descontos são percentagens expressivas e é provável que, com os anos,

- Reduzam o congestionamento em vias alternativas, impactando favoravelmente no ambiente e no tempo despendido na mobilidade rodoviária;
- Reduzam o custo de transporte para famílias e empresas, tanto por via da redução nas taxas de portagem que darão mais excedente de consumidor e, portanto, mais bem-estar a estes agentes, como pela via da libertação de tempo para utilização em atividades concorrentes;
- Promovam uma aceleração na tendência de eletrificação do parque automóvel, assim contribuindo para a descarbonização da economia.



## 5 Anexos

### 5.1 Anexo 1: Proposta de Alteração n.º 1139C

1139C



#### 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 consequente 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 consequente impacto na arrecadação de taxas, uma diminuição da sinistralidade noutras vias secundárias, com o consequente 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.

1139C



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 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, passa a ter a seguinte redação:**

«Artigo 4.º

[...]

1139C



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- No caso de eventuais perdas de receita por força das alterações referidas nos números anteriores, que o Governo não compense com outras contrapartidas financeiras do Orçamento de Estado, os contratos com as concessionárias das indicadas auto-estradas devem ser necessariamente renegociados até ao dia 1 de julho de 2021, salvaguardando-se 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, 13 de novembro de 2021

Os Deputados

1139C



GRUPO PARLAMENTAR

Afonso Oliveira

Carlos Peixoto

Duarte Pacheco

Isaura Morais

## 5.2 Anexo 2: Proposta de Alteração n.º 1143C

1143C



### **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 consequente 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 consequente impacto na arrecadação de taxas, uma diminuição da sinistralidade noutras vias secundárias, com o consequente 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.

1

1143C



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 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, passa a ter a seguinte redação:**

«Artigo 5.º

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

1143C



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- No caso de eventuais perdas de receita, por força das alterações referidas nos números anteriores, que o Governo não compense com outras contrapartidas financeiras do Orçamento de Estado, os contratos com as concessionárias das indicadas auto-estradas devem ser necessariamente renegociados até ao dia 1 de julho de 2021, salvaguardando-se 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, 13 de novembro de 2021

Os Deputados

Afonso Oliveira

Carlos Peixoto

Duarte Pacheco

Isaura Morais

### 5.3 Anexo 3: caracterização do parque automóvel português por tipo de combustível

**Tabela 7 – Caracterização do parque automóvel português por tipo de combustível, 2017 a 2019**  
(em milhões de euros)

Ano	Tipo de veículo	Total		Gasóleo		Gasolina		GPL		Elétrico híbrido não plug-in		Elétrico híbrido plug-in		Elétrico puro		Outros	
		N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%
2019	Motociclos	6 13 377	8,0%	88	0,0%	612 295	8,0%	3	0,0%	3	0,0%	-	0,0%	984	0,0%	4	0,0%
	Ligeiros	6 880 725	90,1%	4 455 127	58,3%	2 281 311	29,9%	58 253	0,8%	48 794	0,6%	17 526	0,2%	19 144	0,3%	570	0,0%
	Pesados	146 866	1,9%	145 751	1,9%	55	0,0%	57	0,0%	54	0,0%	-	0,0%	86	0,0%	863	0,0%
	<b>Total</b>	<b>7 640 968</b>	<b>100,0%</b>	<b>4 600 966</b>	<b>60,2%</b>	<b>2 893 661</b>	<b>37,9%</b>	<b>58 313</b>	<b>0,8%</b>	<b>48 851</b>	<b>0,6%</b>	<b>17 526</b>	<b>0,2%</b>	<b>20 214</b>	<b>0,3%</b>	<b>1 437</b>	<b>0,0%</b>
2018	Motociclos	577 185	7,9%	89	0,0%	576 572	7,9%	3	0,0%	3	0,0%	-	0,0%	514	0,0%	4	0,0%
	Ligeiros	6 576 883	90,3%	4 232 739	58,1%	2 229 599	30,6%	56 878	0,8%	36 962	0,5%	9 699	0,1%	10 580	0,1%	426	0,0%
	Pesados	128 448	1,8%	127 603	1,8%	38	0,0%	56	0,0%	33	0,0%	-	0,0%	48	0,0%	670	0,0%
	<b>Total</b>	<b>7 282 516</b>	<b>100,0%</b>	<b>4 360 431</b>	<b>59,9%</b>	<b>2 806 209</b>	<b>38,5%</b>	<b>56 937</b>	<b>0,8%</b>	<b>36 998</b>	<b>0,5%</b>	<b>9 699</b>	<b>0,1%</b>	<b>11 142</b>	<b>0,2%</b>	<b>1 100</b>	<b>0,0%</b>
2017	Motociclos	544 569	7,8%	88	0,0%	544 003	7,8%	3	0,0%	3	0,0%	-	0,0%	469	0,0%	3	0,0%
	Ligeiros	6 325 855	90,5%	4 053 217	58,0%	2 181 634	31,2%	52 969	0,8%	28 177	0,4%	4 594	0,1%	5 050	0,1%	214	0,0%
	Pesados	121 386	1,7%	120 763	1,7%	38	0,0%	57	0,0%	29	0,0%	-	0,0%	11	0,0%	488	0,0%
	<b>Total</b>	<b>6 991 810</b>	<b>100,0%</b>	<b>4 174 068</b>	<b>59,7%</b>	<b>2 725 675</b>	<b>39,0%</b>	<b>53 029</b>	<b>0,8%</b>	<b>28 209</b>	<b>0,4%</b>	<b>4 594</b>	<b>0,1%</b>	<b>5 530</b>	<b>0,1%</b>	<b>705</b>	<b>0,0%</b>

Fontes: Instituto Nacional de Estatística (INE), Estatísticas do parque de veículos rodoviários. Informação extraída em 19 de novembro de 2020 (10:20:15); última atualização dos dados: 06 de novembro de 2020. | Notas: Os valores para motociclos correspondem aos número de matriculas existentes. Não foram considerados os ciclomotores, triciclos e quadriciclos por não serem veículos automóveis. Os valores para os veículos ligeiros e pesados correspondem aos veículos presumivelmente em circulação, isto é, que compareceram a pelo menos uma das duas últimas inspeções obrigatórias.

## 5.4 Anexo 4: simulação do impacto orçamental das Propostas de Alteração 1139C e 1143C

**Tabela 8 – Simulação da receita de portagens na situação atual, sem aprovação das Propostas de Alteração 1139C e 1143C**  
(em milhões de euros)

		Situação atual: sem aprovação das Propostas de Alteração 1139C e 1143C					
		Cenário 1: estagnação face 2020			Cenário 2: recuperação moderada face a 2020 (situação de 2019)		
Concessões objeto da Proposta de Alteração 1143C		2021 <sup>P</sup>	2022 <sup>P</sup>		2021 <sup>P</sup>	2022 <sup>P</sup>	
		2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre	2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre
Receita de portagens (excluindo IVA)	Concessão Costa de Prata	15,2	13,5	15,2	19,4	17,1	19,4
	Concessão Grande Porto	13,6	12,7	13,6	17,3	15,9	17,3
	Concessão Norte Litoral	14,2	12,5	14,2	18,0	16,0	18,0
<b>Total sem IVA</b>		<b>43,0</b>	<b>38,7</b>	<b>43,0</b>	<b>54,7</b>	<b>48,9</b>	<b>54,7</b>
Valor do IVA	Concessão Costa de Prata	3,5	3,1	3,5	4,5	3,9	4,5
	Concessão Grande Porto	3,1	2,9	3,1	4,0	3,7	4,0
	Concessão Norte Litoral	3,3	2,9	3,3	4,2	3,7	4,2
<b>Total de IVA</b>		<b>9,9</b>	<b>8,9</b>	<b>9,9</b>	<b>12,6</b>	<b>11,3</b>	<b>12,6</b>
Concessões objeto da Proposta de Alteração 1139C		2021 <sup>P</sup>	2022 <sup>P</sup>		2021 <sup>P</sup>	2022 <sup>P</sup>	
		2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre	2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre
Receita de portagens (excluindo IVA)	Concessão Algarve	19,2	10,0	19,2	24,5	15,1	24,5
	Concessão Beira Interior	11,1	10,2	11,1	14,1	12,2	14,1
	Beira Interior (Concessão da IP, S.A.)	5,5	5,0	5,5	7,0	6,3	7,0
	Concessão Interior Norte	7,5	5,9	7,5	9,6	7,6	9,6
	Concessão Beira Litoral/Beiral Alta	18,2	15,3	18,2	23,2	18,4	23,2
<b>Total sem IVA</b>		<b>61,5</b>	<b>46,4</b>	<b>61,5</b>	<b>78,4</b>	<b>59,5</b>	<b>78,4</b>
Valor do IVA	Concessão Algarve	4,4	2,3	4,4	5,6	3,5	5,6
	Concessão Beira Interior	2,5	2,3	2,5	3,2	2,8	3,2
	Beira Interior (Concessão da IP, S.A.)	1,3	1,2	1,3	1,6	1,4	1,6
	Concessão Interior Norte	1,7	1,3	1,7	2,2	1,7	2,2
	Concessão Beira Litoral/Beiral Alta	4,2	3,5	4,2	5,3	4,2	5,3
<b>Total de IVA</b>		<b>14,2</b>	<b>10,7</b>	<b>14,2</b>	<b>18,0</b>	<b>13,7</b>	<b>18,0</b>
Receita Total	<i>Sem IVA</i>	<b>104,5</b>	<b>85,1</b>	<b>104,5</b>	<b>133,1</b>	<b>108,4</b>	<b>133,1</b>
	<i>IVA sobre a Receita Total</i>	<b>24,0</b>	<b>19,6</b>	<b>24,0</b>	<b>30,6</b>	<b>24,9</b>	<b>30,6</b>

Fontes: Instituto Nacional de Estatística (INE), Estatísticas do parque de veículos rodoviários. Informação extraída em 19 de novembro de 2020 (10:20:15); última atualização dos dados: 06 de novembro de 2020. Infraestruturas de Portugal, S.A. e GLOBALVIA/SCUTVIAS, Autoestradas da Beira Interior S.A. | Notas: A autoestrada da Beira Interior (A23) integra duas componentes: a Concessão Beira Interior e a Concessão da IP, S.A. (entre o nó com a A1 e o nó de Abrantes Este).

**Tabela 9 – Simulação da receita de portagens na situação pós medida de política, com aprovação das Propostas de Alteração 1139C e 1143C**

(em milhões de euros)

		Situação pós medida de política: com aprovação das Propostas de Alteração 1139C e 1143C					
		Cenário 1: estagnação face 2020			Cenário 2: recuperação moderada face a 2020 (situação de 2019)		
Concessões objeto da Proposta de Alteração 1143C		2021 <sup>P</sup>	2022 <sup>P</sup>		2021 <sup>P</sup>	2022 <sup>P</sup>	
		2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre	2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre
Receita de portagens (excluindo IVA)	Concessão Costa de Prata	7,6	6,7	7,6	9,7	8,5	9,7
	Concessão Grande Porto	6,8	6,4	6,8	8,6	7,9	8,6
	Concessão Norte Litoral	7,1	6,2	7,1	9,0	8,0	9,0
<b>Total sem IVA</b>		<b>21,4</b>	<b>19,3</b>	<b>21,4</b>	<b>27,3</b>	<b>24,4</b>	<b>27,3</b>
Valor do IVA	Concessão Costa de Prata	1,7	1,5	1,7	2,2	2,0	2,2
	Concessão Grande Porto	1,6	1,5	1,6	2,0	1,8	2,0
	Concessão Norte Litoral	1,6	1,4	1,6	2,1	1,8	2,1
<b>Total de IVA</b>		<b>4,9</b>	<b>4,4</b>	<b>4,9</b>	<b>6,3</b>	<b>5,6</b>	<b>6,3</b>

  

Concessões objeto da Proposta de Alteração 1139C		2021 <sup>P</sup>	2022 <sup>P</sup>		2021 <sup>P</sup>	2022 <sup>P</sup>	
		2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre	2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre
Receita de portagens (excluindo IVA)	Concessão Algarve	9,6	5,0	9,6	12,2	7,5	12,2
	Concessão Beira Interior	5,5	5,1	5,5	7,0	6,1	7,0
	Beira Interior (Concessão da IP, S.A.)	2,7	2,5	2,7	3,5	3,1	3,5
	Concessão Interior Norte	3,8	2,9	3,8	4,8	3,8	4,8
	Concessão Beira Litoral/Beiral Alta	9,1	7,6	9,1	11,6	9,2	11,6
<b>Total sem IVA</b>		<b>30,7</b>	<b>23,2</b>	<b>30,7</b>	<b>39,1</b>	<b>29,7</b>	<b>39,1</b>
Valor do IVA	Concessão Algarve	2,2	1,2	2,2	2,8	1,7	2,8
	Concessão Beira Interior	1,3	1,2	1,3	1,6	1,4	1,6
	Beira Interior (Concessão da IP, S.A.)	0,6	0,6	0,6	0,8	0,7	0,8
	Concessão Interior Norte	0,9	0,7	0,9	1,1	0,9	1,1
	Concessão Beira Litoral/Beiral Alta	2,1	1,8	2,1	2,7	2,1	2,7
<b>Total de IVA</b>		<b>7,1</b>	<b>5,3</b>	<b>7,1</b>	<b>9,0</b>	<b>6,8</b>	<b>9,0</b>
<b>Receita Total</b>	<i>Sem IVA</i>	<b>52,1</b>	<b>42,4</b>	<b>52,1</b>	<b>66,4</b>	<b>54,1</b>	<b>66,4</b>
	<i>IVA sobre a Receita Total</i>	<b>12,0</b>	<b>9,8</b>	<b>12,0</b>	<b>15,3</b>	<b>12,4</b>	<b>15,3</b>

Fontes: Instituto Nacional de Estatística (INE), Estatísticas do parque de veículos rodoviários. Informação extraída em 19 de novembro de 2020 (10:20:15); última atualização dos dados: 06 de novembro de 2020. Infraestruturas de Portugal, S.A. e GLOBALVIA/SCUTVIAS, Autoestradas da Beira Interior S.A. | Notas: A autoestrada da Beira Interior (A23) integra duas componentes: a Concessão Beira Interior e a Concessão da IP, S.A. (entre o nó com a A1 e o nó de Abrantes Este).

**Tabela 10 – Impacto orçamental das Propostas de Alteração 1139C e 1143C**  
(em milhões de euros)

		Impacto orçamental das Propostas de Alteração 1139C e 1143C					
		Cenário 1: estagnação face 2020			Cenário 2: recuperação moderada face a 2020 (situação de 2019)		
		2021 <sup>P</sup>		2022 <sup>P</sup>		2021 <sup>P</sup>	
		2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre	2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre
<b>Concessões objeto da Proposta de Alteração 1143C</b>							
Receita de portagens (excluindo IVA)	Concessão Costa de Prata	-7,6	-6,7	-7,6	-9,7	-8,5	-9,7
	Concessão Grande Porto	-6,8	-6,4	-6,8	-8,7	-8,0	-8,7
	Concessão Norte Litoral	-7,1	-6,2	-7,1	-9,0	-8,0	-9,0
<b>Total sem IVA</b>		<b>-21,5</b>	<b>-19,4</b>	<b>-21,5</b>	<b>-27,4</b>	<b>-24,5</b>	<b>-27,4</b>
Valor do IVA	Concessão Costa de Prata	-1,8	-1,6	-1,8	-2,2	-2,0	-2,2
	Concessão Grande Porto	-1,6	-1,5	-1,6	-2,0	-1,8	-2,0
	Concessão Norte Litoral	-1,6	-1,4	-1,6	-2,1	-1,8	-2,1
<b>Total de IVA</b>		<b>-5,0</b>	<b>-4,5</b>	<b>-5,0</b>	<b>-6,3</b>	<b>-5,6</b>	<b>-6,3</b>
<b>Concessões objeto da Proposta de Alteração 1139C</b>							
Receita de portagens (excluindo IVA)	Concessão Algarve	-9,6	-5,0	-9,6	-12,3	-7,6	-12,3
	Concessão Beira Interior	-5,5	-5,1	-5,5	-7,1	-6,1	-7,1
	Beira Interior (Concessão da IP, S.A.)	-2,7	-2,5	-2,7	-3,5	-3,1	-3,5
	Concessão Interior Norte	-3,8	-2,9	-3,8	-4,8	-3,8	-4,8
	Concessão Beira Litoral/Beiral Alta	-9,1	-7,7	-9,1	-11,6	-9,2	-11,6
<b>Total sem IVA</b>		<b>-30,8</b>	<b>-23,3</b>	<b>-30,8</b>	<b>-39,3</b>	<b>-29,8</b>	<b>-39,3</b>
Valor do IVA	Concessão Algarve	-2,2	-1,2	-2,2	-2,8	-1,7	-2,8
	Concessão Beira Interior	-1,3	-1,2	-1,3	-1,6	-1,4	-1,6
	Beira Interior (Concessão da IP, S.A.)	-0,6	-0,6	-0,6	-0,8	-0,7	-0,8
	Concessão Interior Norte	-0,9	-0,7	-0,9	-1,1	-0,9	-1,1
	Concessão Beira Litoral/Beiral Alta	-2,1	-1,8	-2,1	-2,7	-2,1	-2,7
<b>Total de IVA</b>		<b>-7,1</b>	<b>-5,4</b>	<b>-7,1</b>	<b>-9,0</b>	<b>-6,9</b>	<b>-9,0</b>
<b>Receita Total</b>							
Sem IVA		<b>-52,4</b>	<b>-42,7</b>	<b>-52,4</b>	<b>-66,7</b>	<b>-54,3</b>	<b>-66,7</b>
IVA sobre a Receita Total		<b>-12,0</b>	<b>-9,8</b>	<b>-12,0</b>	<b>-15,3</b>	<b>-12,5</b>	<b>-15,3</b>

Fontes: Instituto Nacional de Estatística (INE), Estatísticas do parque de veículos rodoviários. Informação extraída em 19 de novembro de 2020 (10:20:15); última atualização dos dados: 06 de novembro de 2020. Infraestruturas de Portugal, S.A. e GLOBALVIA/SCUTVIAS, Autoestradas da Beira Interior S.A. | Notas: A autoestrada da Beira Interior (A23) integra duas componentes: a Concessão Beira Interior e a Concessão da IP, S.A. (entre o nó com a A1 e o nó de Abrantes Este).

## 5.5 Anexo 5: análise de sensibilidade à recomposição do parque automóvel

**Tabela 11 – Impacto orçamental da recuperação e da eletrificação do parque automóvel**  
(em milhões de euros)

Situação pós medida de política: com aprovação das Propostas de Alteração 1139C e 1143C																																																					
Cenário 3: estagnação do tráfego, face 2020, e da composição do parque automóvel			Cenário 4: recuperação moderada do tráfego face a 2020 (situação de 2019) e aceleração na eletrificação do parque automóvel			Impacto orçamental da recuperação moderada do tráfego e da aceleração na eletrificação do parque automóvel																																															
2021 <sup>P</sup>		2022 <sup>P</sup>		2021 <sup>P</sup>		2022 <sup>P</sup>		2021 <sup>P</sup>		2022 <sup>P</sup>																																											
2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre	2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre	2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre	2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre																																										
7,6	6,7	7,6	9,6	8,5	9,6	2,1	1,7	2,0	6,8	6,4	6,8	8,6	7,9	8,6	1,8	1,5	1,8	7,1	6,2	7,1	9,0	7,9	9,0	1,9	1,7	1,9	<b>21,4</b>	<b>19,3</b>	<b>21,4</b>	<b>27,2</b>	<b>24,3</b>	<b>27,2</b>	<b>5,8</b>	<b>5,0</b>	<b>5,7</b>																		
1,7	1,5	1,7	2,2	1,9	2,2	0,5	0,4	0,5	1,6	1,5	1,6	2,0	1,8	2,0	0,4	0,4	0,4	1,6	1,4	1,6	2,1	1,8	2,1	0,4	0,4	0,4	<b>4,9</b>	<b>4,4</b>	<b>4,9</b>	<b>6,3</b>	<b>5,6</b>	<b>6,2</b>	<b>1,3</b>	<b>1,1</b>	<b>1,3</b>																		
2021 <sup>P</sup>		2022 <sup>P</sup>		2021 <sup>P</sup>		2022 <sup>P</sup>		2021 <sup>P</sup>		2022 <sup>P</sup>																																											
2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre	2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre	2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre	2.º Semestre	1.º Semestre	2.º Semestre																																										
9,6	5,0	9,6	12,2	7,5	12,2	2,6	2,5	2,6	5,5	5,1	5,5	7,0	6,0	7,0	1,5	0,9	1,5	2,7	2,5	2,7	3,5	3,1	3,5	0,7	0,6	0,7	3,8	2,9	3,8	4,8	3,7	4,8	1,0	0,8	1,0	9,1	7,6	9,1	11,6	9,1	11,5	2,5	1,5	2,4	<b>30,7</b>	<b>23,2</b>	<b>30,7</b>	<b>39,0</b>	<b>29,5</b>	<b>38,9</b>	<b>8,3</b>	<b>6,3</b>	<b>8,2</b>
2,2	1,2	2,2	2,8	1,7	2,8	0,6	0,6	0,6	1,3	1,2	1,3	1,6	1,4	1,6	0,3	0,2	0,3	0,6	0,6	0,6	0,8	0,7	0,8	0,2	0,1	0,2	0,9	0,7	0,9	1,1	0,9	1,1	0,2	0,2	0,2	2,1	1,8	2,1	2,7	2,1	2,6	0,6	0,3	0,6	<b>7,1</b>	<b>5,3</b>	<b>7,1</b>	<b>9,0</b>	<b>6,8</b>	<b>8,9</b>	<b>1,9</b>	<b>1,5</b>	<b>1,9</b>
<b>52,1</b>	<b>42,4</b>	<b>52,1</b>	<b>66,3</b>	<b>53,8</b>	<b>66,0</b>	<b>14,1</b>	<b>11,3</b>	<b>13,9</b>	<b>12,0</b>	<b>9,8</b>	<b>12,0</b>	<b>15,2</b>	<b>12,4</b>	<b>15,2</b>	<b>3,2</b>	<b>2,6</b>	<b>3,2</b>																																				

Fontes: Instituto Nacional de Estatística (INE), Estatísticas do parque de veículos rodoviários. Informação extraída em 19 de novembro de 2020 (10:20:15); última atualização dos dados: 06 de novembro de 2020. Infraestruturas de Portugal, S.A. e GLOBALVIA/SCUTVIAS, Autoestradas da Beira Interior S.A. | Notas: A autoestrada da Beira Interior (A23) integra duas componentes: a Concessão Beira Interior e a Concessão da IP, S.A. (entre o nó com a A1 e o nó de Abrantes Este).





**UTAO | UNIDADE TÉCNICA DE APOIO ORÇAMENTAL**

AV. DOM CARLOS I, N.º 128 A 132 | 1200-651 LISBOA, PORTUGAL

<https://www.parlamento.pt/sites/COM/XIVLeg/5COF/Paginas/utao.aspx>