



Projeto de Lei n.º 72/XVI

Elimina as taxas de portagem nos lanços e sublanços das autoestradas do Interior (ex-SCUT) ou onde não existam vias alternativas que permitam um uso em qualidade e segurança

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

O conceito de portagem SCUT ou portagem sem custos para o utilizador foi introduzido em Portugal, em 1997, durante o Governo de António Guterres, sendo o modelo de financiamento de autoestradas e vias rápidas baseado no modelo britânico das Shadow Toll. Neste modelo, a responsabilidade pela construção, exploração e manutenção de uma autoestrada ou via rápida é concessionada por um período de algumas décadas, geralmente 30 anos. Em troca, a empresa recebe do Estado português uma renda variável consoante o número de veículos que usa a via e o número de dias em que ela está operacional. Trata-se, portanto, de um regime de portagens virtuais já que as receitas da concessionária estão dependentes do número de veículos que circula na via, mas em que o valor é pago pelo concedente, pelo que a estrada é de utilização gratuita. O primeiro contrato a ser assinado foi o da concessão da Beira Interior, em setembro de 1999, através do qual o estado português entregou aquela concessão à empresa Scutvias por um período de 30 anos. Nesta concessão, tal como nas outras nove concessões SCUT que viriam a ser criadas, o concessionário privado recebeu a responsabilidade de construir novas estradas e de manter as estradas que já existiam. Assim, no final da década de 2000 existiam em Portugal dez concessões financiadas por portagens SCUT, cujos contratos haviam sido assinados entre 1999 e 2006. Em sede dessas concessões, o concedente era o Estado português (contratos assinados entre 1999 e 2002), em duas era a Região Autónoma da Madeira e na outra a Região Autónoma dos Açores.



Entre 2010 e 2016, praticamente todos os contratos de concessões SCUT foram revistos, com o objetivo de diminuir as rendas pagas pelos concedentes aos concessionários. No caso das concessões do Estado (Portugal Continental), para além da mudança total do modelo de concessão, que passou de um regime de portagens SCUT para um regime de disponibilidade, foram introduzidas portagens, uma medida que se revelou bastante controversa. Ao longo da década de 2000 as vias rápidas incluídas nas concessões SCUT do Estado foram redenominadas como autoestradas (por exemplo, a Via do Infante, pertencente à concessão Algarve, foi reclassificada de IP1 para A22). O Decreto-Lei nº 67-A/2010, de 14 de junho, determinou a introdução de portagens nas autoestradas (e antigas vias rápidas) das concessões da Costa de Prata, Norte Litoral e Grande Porto. Simultaneamente, foram publicadas as Portarias nº 314-A/2010 e 314-B/2010, ambas de 14 de junho, que regulamentam o sistema de cobrança de portagens. Adicionalmente, prevê-se a possibilidade de adoção de um regime de discriminação positiva na cobrança de taxas de portagem, para as populações e empresas locais das regiões mais desfavorecidas.

O Decreto-Lei nº 111/2011, de 28 de novembro, estabeleceu a cobrança de taxas de portagem nas autoestradas das restantes quatro concessões do Estado (Algarve, Beira Interior, Beira Litoral/Beira Alta e Interior Norte). Prevê-se igualmente a criação de um regime de discriminação positiva para as populações e para as empresas locais, em particular das regiões mais desfavorecidas. Nas Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores mantiveram-se as concessões com portagens SCUT.

Em abril de 2010, a subconcessão do Pinhal Interior foi atribuída à Ascendi Pinhal Interior, Estradas do Pinhal Interior SA. Esta subconcessão dota a região de um conjunto de novas e requalificadas infraestruturas rodoviárias, que impactam positivamente o desenvolvimento socioeconómico da região. Os principais eixos desta Subconcessão são a A13, que liga Tomar a Condeixa e a A13-1, que liga Condeixa à A1. O contrato de



subconcessão íntegra a conceção, projeto, construção, aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação, por um período de 30 anos.

O Túnel do Marão é um túnel rodoviário que faz a ligação entre Amarante e Vila Real, atravessando a Serra do Marão. No Túnel passa a autoestrada A4 (e a estrada europeia E82), que liga o Porto a Trás-os-Montes. Foi construído para substituir o troço original do IP4 (em serviço desde 1988), que atravessava as encostas da Serra do Marão em perfil de via rápida 2+1 vias. A construção do túnel começou em maio de 2009 e foi inaugurado em 7 de maio de 2016. Este longo período deveu-se a problemas de várias naturezas, nomeadamente judiciais e financeiros. O Túnel do Marão tem portagens, sendo as Infraestruturas de Portugal a concessionária.

Durante vários anos foram efetuados descontos às taxas de portagem em várias autoestradas, previstos nas Portarias nº 41/2012, de 10 de fevereiro, 342/2012, de 26 de outubro, 196/2016, de 20 de julho, e 328-A/2018, de 19 de dezembro.

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 93/2020, de 4 de novembro, definiu os termos da uniformização e reforço da atenuação de custos para os utilizadores a implementar no conjunto das autoestradas abrangidas pelo regime de descontos previsto nas Portarias atrás referidas. Com vista à sua regulamentação, a Portaria nº 309-D/2020, de 31 de dezembro, estabilizou os valores de referência das tarifas para a fixação das taxas de portagem, uniformizou e incrementou os descontos do regime de modulação aplicáveis aos veículos das classes 2, 3 e 4 afetos ao transporte de mercadorias das autoestradas A4 - Sendim-Águas Santas, A4 - túnel do Marão, A4 - Vila Real-Bragança (Quintanilha), A13 - Atalaia (A23) - Coimbra Sul, A13-1, A17 - Mira-Aveiro Nascente (IP5), A22, A23, A24, A25, A28, A29, A41 - Freixieiro-Ermida (IC25) e A42. Pela primeira vez, o regime de modulação de taxas de portagem passou a ser extensível a veículos das classes 2, 3 e 4 afetos ao transporte de passageiros. Por outro lado, procedeu à



regulamentação do novo regime de desconto de 25% sobre o valor das taxas de portagem, a aplicar em lanços e sublanços das autoestradas A4 - túnel do Marão, A4 - Vila Real-Bragança (Quintanilha), A13 - Atalaia (A 23) - Coimbra Sul, A13-1, A22, A23, A24, A25 - Albergaria (IP1) - Vilar Formoso e A28, exclusivamente para veículos das classes 1 e 2, sendo o mesmo aplicável por autoestrada e a partir do 8.º dia de circulação em cada mês. Este regime de descontos vigorou de 1 de janeiro a 30 de junho de 2021.

A Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro de 2020, que aprovou o Orçamento do Estado para 2021, determinou, no artigo 425.º, a alteração ao artigo 5.º do Decreto-Lei 67-A/2010, de 14 de junho, que procedeu à identificação dos lanços e sublanços das autoestradas que integram o objeto das concessões da Costa da Prata, Grande Porto e Norte Litoral, sujeitos a isenções e descontos na cobrança de taxas de portagem. Por sua vez, o artigo 426.º determinou a alteração ao artigo 4.º do Decreto-Lei 111/2011, de 28 de novembro, que procedeu à identificação das isenções e descontos na cobrança de taxas de portagem por referência nos lanços e sublanços das autoestradas que integram o objeto das Concessões do Algarve, da Infraestruturas de Portugal, S. A., da Beira Interior, do Interior Norte e da Beira Litoral/Beira Alta, ambas com efeitos a 1 de julho de 2021.

A Portaria n.º 138-D/2021, de 30 de junho, procedeu à regulamentação do novo regime de desconto aprovado pelos artigos 425.º e 426.º nos lanços e nos sublanços acima identificados; os respetivos utilizadores passaram a usufruir de um desconto de:

- a) 50 % no valor da taxa de portagem, aplicável em cada transação;
- b) 75 % no valor da taxa de portagem aplicável em cada transação, para veículos elétricos e não poluentes.

A referida portaria regulamentou ainda o regime de descontos a aplicar ao lanço da autoestrada A4 Túnel do Marão e aos lanços e sublanços que integram o objeto da subconcessão da autoestrada Transmontana e da subconcessão do Pinhal Interior,



anteriormente abrangidos pela Portaria 309-B/2020, de 31 de dezembro. Procede, também, à definição do regime de modulação do valor das taxas de portagem aplicável aos veículos das classes 2, 3 e 4 afetos ao transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros por conta de outrem ou público, por forma a manter os benefícios atualmente em vigor.

Por seu turno, o artigo 264.º da Lei n.º 24-D/2022, que aprova o Orçamento do Estado para 2023, estabeleceu a criação de um grupo de trabalho no âmbito do XXIII Governo Constitucional, designadamente as áreas governativas das finanças, do ambiente e ação climática, das infraestruturas e da coesão territorial, para avaliar e determinar a criação de um mecanismo de promoção da mobilidade sustentável e da coesão territorial, que incluiu o estudo dos regimes de descontos aplicáveis a portagens nos territórios de baixa densidade no interior do país. Na sequência dos resultados obtidos pelo Grupo de Trabalho, o XXIII Governo Constitucional avançou com a aprovação do Decreto-Lei n.º 97/2023, de 17 de outubro e com a publicação da Portaria n.º 418/2023 no dia 11 de dezembro, que regulamentou a substituição da redução de 50% em vigor para 65% a partir de 1 de janeiro de 2024, redução a aplicar nas taxas de portagem nos seguintes lanços e sublanços de autoestrada: A23 Beira Interior; A24 Interior Norte; A25 Beiras Litoral e Alta; A4 Transmontana e Túnel do Marão; A13 e A13-1 Pinhal Interior; A22 Algarve. Tratou-se de uma redução de 30% para os veículos ligeiros, face aos preços em vigor (e de 65% em relação às tarifas de 2011), e de 22,6% para os transportes de mercadorias e passageiros, face aos preços em vigor no período diurno, mantendo-se a redução em vigor para o período noturno, fins de semana e feriados. A redução de preços efetuada em 2024 foi ainda mais sentida nas autoestradas A4 Transmontana e Túnel do Marão e A13 e A13-1 Pinhal Interior, que não tinham sido abrangidas pela última redução de preços de 2021. Em 2024, passaram a ter as mesmas condições de redução de taxas de portagens das vias ex-SCUT do Interior.



A redução progressiva das taxas de portagem tem sido um compromisso do Partido Socialista, na perspetiva da coesão territorial, reduzindo encargos de quem não tem alternativa e propiciando o acesso a bens e serviços essenciais, designadamente nas ex-SCUT do Interior e na A22. Numa fase em que a taxa de descontos das taxas de portagens atinge globalmente 65% face aos preços de 2011, propõe-se um esforço adicional de 35 p.p., com o objetivo da sua eliminação total. A eliminação destas taxas de portagem justifica-se plenamente. Nos territórios do interior as autoestradas são, muitas vezes, subutilizadas e, na maioria das situações, não existem vias que possam constituir alternativa de qualidade e não há transportes coletivos públicos ou privados que possam constituir uma boa alternativa ao transporte individual; neste âmbito, o as portagens são um custo de contexto. Assim, as famílias e as empresas usam vias alternativas, sem qualidade, o que potencia custos elevados de manutenção dos veículos e a ocorrência de acidentes rodoviários, com consequências graves em termos de feridos graves e de mortalidade.

Deve, assim, ser aumentada a utilização destas autoestradas que estão subutilizadas, aumentando a segurança e o conforto das famílias e empresas. Considerando a menor densidade populacional nestes territórios e o facto de os mesmos concentrarem floresta e terrenos que contribuem para a absorção de carbono, estes territórios apresentam condições para compensar metas de descarbonização.

Adicionalmente, as famílias e as empresas têm direito a aceder, a custos acessíveis, a bens e serviços essenciais. A oferta de muitos serviços, como o ensino superior, a saúde, a cultura, a justiça e outros, faz-se muitas vezes a partir de equipamentos concentrados em determinadas localizações, o que obriga a deslocações para se ter acesso aos mesmos. No entanto, por efeitos de economias de escala e de gama, não se justifica a dispersão em todo o território destas infraestruturas, que envolvem elevados recursos de investimento e funcionamento, financeiros e humanos, e cuja viabilidade e



sustentabilidade só é possível com uma elevada procura/utilização. Deste modo, justifica-se que a população mais distante destes serviços e sem meios coletivos de transporte tenham isenção das taxas de portagem, que constituem um custo impeditivo da igualdade de acesso a bens e serviços essenciais.

Considerando a existência do Mercado Único na União Europeia, esta eliminação é feita para os troços e lanços de autoestradas identificadas na presente proposta, para todos os cidadãos que as utilizem. Os territórios cobertos por estas vias são destinos turísticos e têm atividades económicas que concorrem muito de perto com as mesmas atividades em Espanha. Sendo Espanha o destino da maior parte das nossas exportações, esta eliminação de taxas de portagem é um fator de competitividade para as empresas de territórios onde há custos de contexto e de transação mais elevados do que noutros territórios do País, onde é mais difícil contratar pessoas, onde é mais difícil encontrar fornecedores, onde a distância aos mercados relevantes é maior, entre outros. Ora, verifica-se que em Espanha poucas são as autoestradas que pagam portagens. Portanto, nem sequer se está a abrir um precedente na Europa, está-se, em contextos muito específicos, a eliminar as taxas de portagem em autoestradas de certos territórios com características muito especiais, aumentando o rendimento disponível das famílias e a competitividade das empresas.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, os Deputados do Grupo Parlamentar do Partido Socialista apresentam o seguinte projeto de lei:

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei procede à eliminação das taxas de portagem cobradas aos utilizadores nos lanços e sublanços das autoestradas do Interior, antigas autoestradas SCUT - Sem Custos para o Utilizadores, ou onde não existam vias alternativas que permitam um uso em qualidade e segurança.



Artigo 2.º

Eliminação das taxas de portagens

São eliminadas as taxas de portagem cobradas aos utilizadores nos lanços e sublanços das seguintes autoestradas do Interior correspondentes a antigas autoestradas em regime SCUT - Sem Custos para o Utilizadores ou onde não existam vias alternativas que permitam um uso em qualidade e segurança:

- a) A4 - Transmontana e Túnel do Marão;
- b) A13 e A13-1 Pinhal Interior;
- c) A22 - Algarve;
- d) A23 - Beira Interior;
- e) A24 - Interior Norte;
- f) A25 - Beiras Litoral e Alta;
- g) A28 – Minho nos troços entre Esposende e Antas, e entre Neiva e Darque.

Artigo 3.º

Norma revogatória

É revogado o Decreto-Lei n.º 97/2023, de 17 de outubro, bem como todas as demais disposições legais que contrariem o disposto na presente lei.

Artigo 4.º

Entrada em vigor e produção de efeitos

A presente lei entra em vigor no dia 1 de janeiro de 2025.

Palácio de São Bento, 22 de abril de 2024,



As Deputadas e os Deputados,

Pedro Nuno Santos

Alexandra Leitão

Ana Maria Abrunhosa

Ana Mendes Godinho

Isabel Ferreira

Marina Gonçalves

José Maria Costa

João Azevedo

Nuno Fazenda

Patrícia Caixinhas

Fátima Pinto

Carlos Silva

Elza Pais



João Azevedo

José Rui Cruz

Hugo Costa

Mara Lagriminha

Eurico Brilhante Dias

Ana Sofia Antunes

Walter Chicharro

Jamila Madeira

Jorge Botelho

Luís Graça

José Luís Carneiro

Palmira Maciel

Pedro Sousa

Ricardo Costa



Irene Costa

Gilberto Anjos

Pedro Delgado Alves