



DIVISÃO DE APOIO ÀS COMISSÕES

Comissão de Economia, Inovação,
Obras Públicas e Habitação
CEIOPH

N.º Único 667320

Entrada/Saída n.º 655

Data 04 / 12 / 2020

Ex.mo Senhor

Eng. António Topa

Presidente da Comissão Parlamentar de Economia, Inovação
Obras Públicas e Habitação

Assembleia da república – Palácio de São Bento
1249-068 LISBOA

S/Ref.:

N/Ref.: 2020/MIN.008

Lisboa, 20 de outubro de 2020

**Assunto: Projeto de Lei 429/XIV/1.ª (BE)
Intervenção da AT na cobrança coerciva de portagens**

Exmo. Senhor,

Referimo-nos ao projeto de Lei acima mencionado que, por comodidade anexamos uma cópia.

Nele se propõe a retirada da Autoridade Tributária das intervenções previstas a coberto da Lei n.º 25/2006, o que constituiria um grave retrocesso no processo de cobrança coerciva, o qual só ganhou eficácia justamente com essa intervenção.

Não obstante a Lei poder ser melhorada revisitando prazos de pagamento e o montante das coimas, aos quais a APCAP é alheia, já a intervenção da AT se revela ajustada e tem sido preciosa para salvaguarda das receitas de portagem que, como é sabido, são uma importante fonte de receita do Estado e redução do endividamento público. E, de facto, não se poderá argumentar que estão a ser usados recursos públicos em favor de privados, porque estamos a falar de sociedades veículo privadas, é certo, mas que são concessionárias de obras públicas rodoviárias, as quais procederam à conceção e execução das mesmas por contratos que estabeleceram com o Estado, e com uma duração pré-determinada e finita.

Mas se tal é feito por uma empresa privada, foi porque o Estado assim o determinou no passado. De facto, não estando o Estado disponível para executar essa obra pública, ou não tendo disponíveis fundos financeiros imediatos no Orçamento de Estado para a realizar em administração direta, ele Estado, diretamente, ou através de órgão ou empresas do perímetro do Estado, decide conceder esse direito a uma empresa terceira, privada, mas com sede obrigatória no território português. E essa empresa, munida desse contrato, contraiu um financiamento, quase sempre de avultado montante, dado o valor do ativo em causa, maioritariamente, salvo algumas exceções, junto de entidades financiadoras estrangeiras. Esse financiamento não constitui outra coisa que um endividamento público, como reconhece em cada uma das concessões o Eurostat, com exceção das mais antigas, as quais, pela sua natureza, eram autossustentáveis com as receitas de portagem e, portanto, esse financiamento não era considerado financiamento público.

O Estado determina, em cada caso, como é sua prerrogativa, se esse ativo, no caso as autoestradas, é explorado com recurso à cobrança de portagem aos respetivos utilizadores. Ora essa portagem é considerada um tributo, como bem escreveu o Professor Casalta Nabais num parecer de 2018 e reforçado em 2020 para a APCAP, e que tomamos a liberdade de anexar à presente comunicação e que muito contribuirá para o esclarecimento dos senhores que estudarão esta revisão legislativa,

De facto, sendo uma taxa de uso determinada unilateralmente pelo Estado pela utilização de um bem público, sendo, além disso, o Estado que determina as vias que são objeto dessas taxas e, não menos importante, sendo essas taxas definidas à partida nos concursos públicos internacionais as que as empresas privadas concorrem, as mesmas são



frequentemente utilizadas como garante do correto cumprimento do endividamento criado para construir essa mesma obra pública. Assim, a intervenção da Autoridade Tributária, destina-se a proteger o correto arrecadamento dessas taxas, o cumprimento pontual e atempado do endividamento criado para construir esse ativo, o qual constitui, como acima se disse, um endividamento público.

Tal é ainda mais verdade, quanto no caso Português, das 24 concessionárias que constituem o universo da APCAP, apenas 18 cobram portagem e em 12 dessas, a receita é inteiramente do Estado, ou, mais precisamente, uma empresa do Estado, a Infraestruturas de Portugal. Ou seja, nestas 12 até a receita cobrada pelas empresas privadas é 100% pública.

Ora por tudo isto não é demais afirmar que a intervenção da AT se destina a acautelar receitas do Estado e o correto cumprimento de financiamentos classificados como dívida pública, pelo que não são recursos públicos em uso pelos privados, mas sim recursos públicos usados em causa pública.

E é por esta razão que a proposta de retirada da AT num processo destes não faz sentido algum e seria apenas um tiro no pé dado pelo próprio Estado, colocando em risco a cobrança da sua própria receita e perigando o correto cumprimento do endividamento público.

Acresce a tudo isto que o sistema de cobrança de portagens em Portugal é um dos mais evoluídos do mundo, em que a cobrança eletrónica representa cerca de 80% da arrecadação, com as inerentes vantagens para a comodidade dos utilizadores e para o meio ambiente. Ora, esta cobrança eletrónica é feita em vias totalmente abertas à circulação (ou seja, sem barreira), pelo que é imprescindível que o sistema funcione bem, incluindo a recuperação de passagens não pagas, para que não se registem perdas avultadas, que teriam repercussões no próprio Estado.

Ficamos à disposição de V. Exa. e da Comissão para, em audiência presencial ou por teleconferência, poder explicar o mecanismo de cobrança coerciva e a importância fulcral da intervenção da AT.

Aproveito a oportunidade para apresentar os meus melhores cumprimentos

António Nunes de Sousa
Presidente do Conselho de Administração