



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

Parecer

Projeto de Lei n.º 73/XIII/1.ª (BE)

Autor: Deputado
Cristóvão Norte



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

ÍNDICE

PARTE I - CONSIDERANDOS

PARTE II - OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER

PARTE III - CONCLUSÕES

PARTE IV- ANEXOS

PARTE I – CONSIDERANDOS

A presente iniciativa legislativa é apresentada por 19 Deputados do Bloco de Esquerda (BE), com o intuito de isentar da cobrança de taxas de portagens os lanços e sublanços da autoestrada do Algarve, A22/Via do Infante.

Argumentam os proponentes com o quadro socioeconómico e a falta de uma via rodoviária alternativa credível na região. Na exposição de motivos, os autores do projeto de lei afirmam que “(...) as portagens na Via do Infante acrescentaram mais crise e tragédia à crise que a região vive”, que “(...) o Algarve perdeu competitividade em relação à vizinha Andaluzia (...)” e que “(...) a mobilidade na região regrediu cerca de 20 anos (...)”, devido à utilização crescente da EN125 desde a introdução das portagens na A22. Para suportar esta posição, dão conta dos dados fornecidos pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária relativos aos acidentes registados nesta região entre 1 de janeiro e 21 de novembro de 2015, fazendo uma comparação com os dados dos anos anteriores. É ainda referido que as portagens violam tratados internacionais sobre cooperação transfronteiriça, nomeadamente o Tratado de Valência.

Os autores da iniciativa recordam a génese da Via do Infante, “(...) como uma via estruturante para combater as assimetrias e facilitar a mobilidade de pessoas e empresas, com vista ao desenvolvimento económico e social do Algarve”, bem como o facto de ter sido construída, em grande parte, fora do modelo de financiamento SCUT. Finalmente, é feita uma análise aos custos e benefícios desta parceria público-privada rodoviária, afirmando os autores do projeto que “(...) mesmo considerando uma receita anual de 25 milhões de euros conforme informações veiculadas pela Infraestruturas de Portugal (...)”, os custos e prejuízos provocados à economia e à sociedade da região, para além dos mortos e feridos, tornam as portagens no Algarve insustentáveis.



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

Concluem, invocando o consenso alargado na região contra as portagens e as afirmações do atual Primeiro-Ministro sobre este assunto, aquando da campanha eleitoral para as eleições legislativas, para reiterarem que defendem uma alternativa que "(...) assenta nos princípios da solidariedade e da defesa da coesão social, da promoção da melhoria das acessibilidades territoriais, como instrumento essencial de uma estratégia de desenvolvimento sustentável e na consagração do direito à mobilidade como estruturante de uma democracia moderna".

O projeto de lei tem cinco artigos, sendo dois dedicados ao objeto da iniciativa, um contendo a necessidade de regulamentação por parte do Governo, no prazo de 30 dias, outro com uma norma revogatória e o último referindo a sua entrada em vigor com a aprovação da Lei do Orçamento do Estado subsequente à sua aplicação.

Segundo a nota técnica, a aprovação da presente iniciativa parece poder implicar uma diminuição das receitas do Estado previstas no Orçamento do Estado, no entanto, os elementos disponíveis não permitem a determinação de tais encargos.



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

PARTE II - OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER

O autor do parecer reserva a sua posição para a discussão da iniciativa em plenário, de acordo com o projecto de resolução de que é proponente, o qual, embora de objecto mais alargado, também incide sobre a matéria em causa.



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

PARTE III - CONCLUSÕES

O projeto de lei em apreço, apresentado pelo Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda, nos termos do artigo 167.º da Constituição da República Portuguesa e do 118.º do Regimento da Assembleia da República, que consubstanciam o poder de iniciativa da lei, respeita e reúne os requisitos constitucionais, legais e regimentais pelo que está em condições de ser agendado para apreciação pelo Plenário da Assembleia da República.

PARTE IV- ANEXOS

Anexa-se a Nota Técnica elaborada pelos serviços da Assembleia da República, ao abrigo do artigo 131.º do Regimento da Assembleia da República.

Palácio de S. Bento, 3 de Maio de 2016

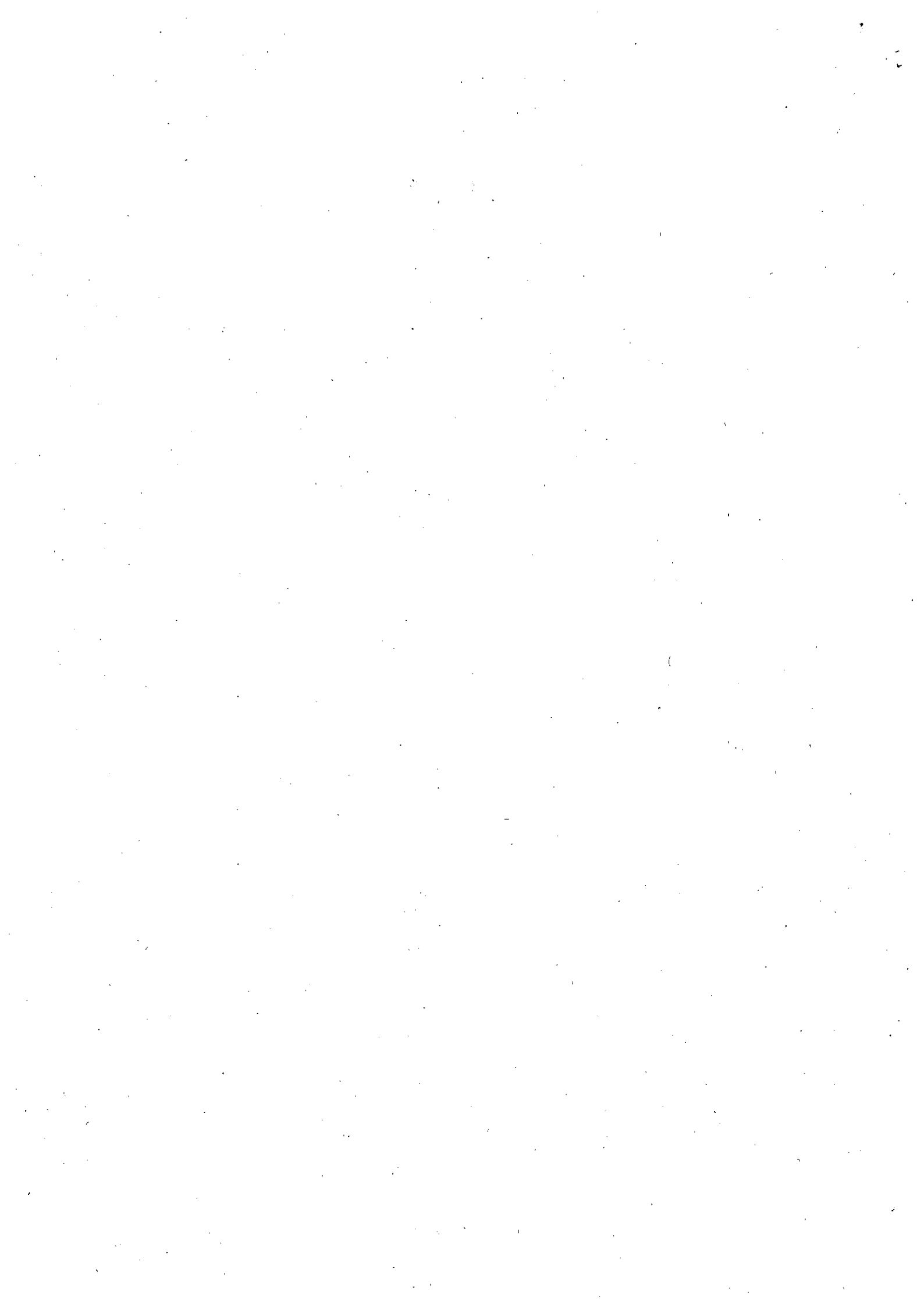

O Deputado autor do Parecer

(Cristóvão Norte)

O Presidente da Comissão



(Hélder Amaral)



Projeto de Lei n.º 73/XIII/1.ª (BE)

Determina a isenção de portagens na A22 (Via do Infante).

Data de admissão: 10 de dezembro de 2015

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas (6.ª)

Índice

- I. Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa
- II. Apreciação da conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e do cumprimento da lei formulário
- III. Enquadramento legal e doutrinário e antecedentes
- IV. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria
- V. Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua aplicação

Elaborada por: Lurdes Sauane (DAPLEN), Lisete Gravito, Rui Brito e Teresa Meneses (DILP), Luísa Colaço (DAC)

Data: 4 de janeiro de 2016

I. **Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa**

A presente iniciativa legislativa é apresentada por 19 Deputados do Bloco de Esquerda (BE), com o intuito de isentar da cobrança de taxas de portagens os lanços e sublanços da autoestrada do Algarve, A22/Via do Infante.

Argumentam os proponentes com o quadro socioeconómico e a falta de uma via rodoviária alternativa credível na região. Na exposição de motivos, os autores do projeto de lei afirmam que “(...) as portagens na Via do Infante acrescentaram mais crise e tragédia à crise que a região vive”, que “(...) o Algarve perdeu competitividade em relação à vizinha Andaluzia (...)” e que “(...) a mobilidade na região regrediu cerca de 20 anos (...)”, devido à utilização crescente da EN125 desde a introdução das portagens na A22. Para suportar esta posição, dão conta dos dados fornecidos pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária relativos aos acidentes registados nesta região entre 1 de janeiro e 21 de novembro de 2015, fazendo uma comparação com os dados dos anos anteriores. É ainda referido que as portagens violam tratados internacionais sobre cooperação transfronteiriça, nomeadamente o Tratado de Valência.

Os autores da iniciativa recordam a génese da Via do Infante, “(...) como uma via estruturante para combater as assimetrias e facilitar a mobilidade de pessoas e empresas, com vista ao desenvolvimento económico e social do Algarve”, bem como o facto de ter sido construída, em grande parte, fora do modelo de financiamento SCUT. Finalmente, é feita uma análise aos custos e benefícios desta parceria público-privada rodoviária, considerando os autores do projeto que “(...) mesmo considerando uma receita anual de 25 milhões de euros conforme informações veiculadas pela Infraestruturas de Portugal (...)”, os custos e prejuízos provocados à economia e à sociedade da região, para além dos mortos e feridos, tornam as portagens no Algarve insustentáveis.

Concluem, invocando o consenso alargado na região contra as portagens e as afirmações do atual Primeiro Ministro sobre este assunto, aquando da campanha eleitoral para as eleições legislativas, para reiterarem que defendem uma alternativa que “(...) assenta nos princípios da solidariedade e da defesa da coesão social, da promoção da melhoria das acessibilidades territoriais, como instrumento essencial de uma estratégia de desenvolvimento sustentável e na consagração do direito à mobilidade como estruturante de uma democracia moderna”.

O projeto de lei tem cinco artigos, sendo dois dedicados ao objeto da iniciativa, um contendo a necessidade de regulamentação por parte do Governo, no prazo de 30 dias, outro com uma norma revogatória e o último referindo a sua entrada em vigor com a aprovação da Lei do Orçamento do Estado subsequente à sua aplicação.

II. **Apreciação da conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e do cumprimento da lei formulário**

- **Conformidade com os requisitos formais, constitucionais e regimentais**

Esta iniciativa legislativa é apresentada por dezanove Deputados do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda (BE), ao abrigo e nos termos da alínea b) do artigo 156.º e no n.º 1 do artigo 167.º da [Constituição](#) e da alínea b) do 1 do n.º 4.º e do artigo 118.º do [Regimento da Assembleia da República](#) (RAR), que consagram o poder de iniciativa da lei.

A iniciativa toma a forma de projeto de lei, em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 119.º do RAR, encontra-se redigida sob a forma de artigos, tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal e é precedida de uma breve exposição de motivos, cumprindo os requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 124.º do RAR.

O projeto de lei respeita os limites à admissão das iniciativas previstos no n.º 1 do artigo 120.º do RAR, na medida em que não parece infringir a Constituição ou os princípios nela consignados e define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem jurídica. Contudo, a isenção da cobrança de taxas de portagens pode traduzir-se numa diminuição das receitas do Estado previstas no Orçamento, o que constitui um impedimento à apresentação de iniciativas, consagrado no n.º 2 do artigo 120.º do Regimento e no n.º 2 do artigo 167.º da Constituição (princípio conhecido por “lei-travão”).

No entanto, este limite encontra-se salvaguardado na iniciativa em apreciação, uma vez que a mesma estabelece no seu artigo 5.º que “ *O presente diploma entra em vigor com a aprovação da Lei do Orçamento do Estado subsequente à sua aplicação*”.

O projeto de lei deu entrada em 09 de dezembro de 2015, foi admitido no dia seguinte e baixou na mesma data à Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas (6.ª). Foi nomeado relator do parecer o Sr. Deputado Cristóvão Norte (PSD).

- **Verificação do cumprimento da lei formulário**

A Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, alterada e republicada pela [Lei n.º 43/2014, de 11 de julho](#), de ora em diante designada como lei formulário, contém um conjunto de normas sobre a publicação, a identificação e o formulário dos diplomas que são relevantes em caso de aprovação da presente iniciativa.

O projeto de lei em apreço apresenta um título que traduz sinteticamente o seu objeto, observando o disposto no n.º 2 do artigo 7.º da lei formulário.

Em caso de aprovação, revestirá a forma de lei e deverá ser publicado na 1.ª série do *Diário da República*, em conformidade com o disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 3.º da referida lei.

Quanto à entrada em vigor, o artigo 5.º da iniciativa estipula que “ *O presente diploma entra em vigor com a aprovação da Lei do Orçamento do Estado subsequente à sua aplicação*”, pelo que se encontra em conformidade com o previsto no n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário.

Na presente fase do processo legislativo a iniciativa em apreço não nos parece suscitar outras questões em face da lei formulário.

III. Enquadramento legal e doutrinário e antecedentes

- **Enquadramento legal nacional e antecedentes**

O regime de portagens sem cobrança aos utilizadores surgiu com a aprovação do [Decreto-Lei n.º 267/97, de 2 de outubro](#) que estabelece o regime de realização de concursos públicos internacionais para a concessão da

conceção, construção e exploração em regime de portagens sem cobrança aos utilizadores (SCUT) de lanços de autoestradas da rede rodoviária nacional.

O [XIII Governo Constitucional](#) justificou a opção por este regime com base na necessidade de aumentar a oferta de infraestruturas rodoviárias cuja utilização, no caso de algumas autoestradas, não represente um custo direto para o utente, à semelhança das mais recentes experiências nos países da União Europeia. No cumprimento do Programa, o Governo considerou oportuno abrir concursos públicos internacionais para a concessão da conceção, construção, financiamento e exploração de determinados troços de tais infraestruturas rodoviárias que, assegurando a parceria de entidades privadas que suportarão a formação bruta de capital fixo e os correspondentes riscos a elas inerentes, permitirá acelerar por novas formas a execução do plano rodoviário nacional de modo a permitir, até ao ano 2000, a conclusão da rede fundamental e de parte significativa da rede complementar.

No âmbito do artigo 2.º, n.ºs 1 e 2, do mencionado diploma, são objeto de contratos de concessão a celebrar entre o Estado e as sociedades concessionárias a constituir para o efeito a conceção, construção, conservação e exploração das seguintes autoestradas: Costa de Prata; Beira Interior; Algarve; Grande Porto; Interior e Beira Litoral/Beira Alta.

Contudo, em 2010, o [XVIII Governo Constitucional](#), por via do [Decreto-Lei n.º 67-A/2010, de 14 de junho](#), toma a decisão de introduzir portagens em autoestradas que beneficiavam do regime sem custos para o utilizador (SCUT).

O diploma tem por objeto o cumprimento do previsto, quer no Programa de Estabilidade e Crescimento 2010-2013, para obter a necessária consolidação das contas públicas, quer no Programa do Governo, por forma a garantir uma maior equidade e justiça social, bem como permitir um incremento das verbas a aplicar noutras áreas fundamentais das infraestruturas rodoviárias, tais como a conservação, a segurança e o melhoramento da rede de estradas e a ampliação da rede rodoviária nacional.

Este decreto-lei identifica os lanços e os sublanços de autoestrada sujeitos ao regime de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores e fixa a data a partir da qual se inicia a cobrança das mesmas, para além de proceder à identificação dos lanços e dos sublanços de autoestrada nos quais os respetivos utilizadores ficam isentos do pagamento de taxas de portagem.

Simultaneamente, o Governo publica as [Portarias n.ºs 314-A/2010](#)¹ e [314-B/2010](#)², ambas de 14 de junho, que regulamentam o sistema de cobrança de portagens, finalizando, desta forma, o processo para a introdução de portagens no calendário fixado no Programa de Estabilidade e Crescimento 2010 -2013.

Atendo à necessidade de adequar a data de início de cobrança de taxas de portagem nas SCUT Norte Litoral, Grande Porto e Costa da Prata ao disposto na [Lei n.º 46/2010, de 7 de setembro](#), de adotar o princípio da universalidade na implementação do regime e criar um regime de discriminação positiva na cobrança de taxas de portagem para os utilizadores locais das regiões mais desfavorecidas, a [Resolução do Conselho de Ministros n.º 75/2010, de 22 de setembro](#) estabelece as regras de concretização desse regime.

Para beneficiar das isenções e descontos consagrados na Resolução do Conselho de Ministros, os utilizadores devem instalar um dispositivo eletrónico associado à matrícula, nos seus veículos, por forma a evitar a fraude e

¹ Modificada pela [Portaria n.º 1033-B/2010, de 6 de outubro](#).

² Modificada pela [Portaria n.º 1033-C/2010, de 6 de outubro](#), [n.º 1296-A/2010, de 20 de dezembro](#), [n.º 135-A/2011, de 4 de abril](#) e [n.º 343/2012, de 26 de outubro](#).

a utilização indevida dos benefícios atribuídos. Desta forma, a [Portaria n.º 1033-A/2010, de 6 de outubro](#)³ estabelece um regime de discriminação positiva para as populações e empresas locais, com a aplicação de um sistema misto de isenções e de descontos nas taxas de portagem nas autoestradas sem custos para o utilizador (SCUT) do Norte Litoral, do Grande Porto e da Costa de Prata. Nos termos deste diploma, as populações e empresas locais beneficiariam de isenções de pagamento de taxas de portagem nas primeiras 10 utilizações mensais da respetiva SCUT e de descontos de 15% nas utilizações seguintes da infraestrutura rodoviária. Este regime de exceção foi considerado pela Comissão Europeia como contrário às normas da UE, tendo mesmo sido equacionado penalizar Portugal caso o regime se mantivesse.

Na linha do que ocorreu com a introdução do regime de cobrança de taxas de portagens em lanços e sublanços das concessões SCUT Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte Litoral, o [XIX Governo Constitucional](#) tomou a decisão de estender o regime às concessões SCUT do Algarve, da Beira Interior, do Interior Norte e da Beira Litoral/Beira Alta, por entender que os princípios da universalidade e do utilizador pagador garantem uma maior equidade e justiça social, bem como permitem um incremento das verbas obtidas com a exploração das infraestruturas rodoviárias.

Assim, com vista à execução deste modelo, o Governo aprova o [Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de novembro](#)⁴ que sujeita os lanços e sublanços das autoestradas 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.

Para continuar a assegurar que o impacto associado à introdução da cobrança de taxas de portagens seja mitigado, as [Portarias n.º 211/2012, de 13 de julho](#) e [n.º 342/2012, de 26 de outubro](#), definem o novo regime de redução das taxas de portagem a cobrar em lanços e sublanços de várias autoestradas e fixa o montante das taxas de portagem a cobrar nos mesmos lanços e sublanços.

O presente projeto de lei determina a isenção da cobrança de taxas de portagens nos lanços e sublanços da autoestrada do Algarve, a A22/Via do Infante, devido ao quadro socioeconómico e à inexistência de uma via rodoviária alternativa credível na região.

Sobre o tema da iniciativa em apreço, apresentam-se os seguintes antecedentes parlamentares:

Tipo	Nº	SL	Título	Autoria
Projeto de Resolução	1482/XII	4	Pela abolição das portagens na Via do Infante	PCP
Projeto de Lei	471/XII	3	Determina a isenção de portagens na A22 (Via do Infante).	BE
Projeto de Resolução	1005/XII	3	Recomenda ao Governo a suspensão das portagens na Via do Infante e a requalificação da Estrada Nacional 125 e da Linha Férrea do Algarve como investimentos prioritários.	BE
Projeto de Resolução	863/XII	3	Abolição da cobrança de portagens na Via do Infante.	PCP

³ Modificada pela [Portaria n.º 211/2012, de 13 de julho](#).

⁴ Retificado pela [Declaração de Retificação n.º 34/2011, de 7 de dezembro](#).

Projeto de Resolução	777/XII	2	Abolição da cobrança de portagens na Via do Infante.	PCP
Projeto de Lei	95/XII	1	Determina a isenção de portagens na A22 (Via do Infante).	BE
Projeto de Resolução	319/XII	1	Abolição de portagens na Via do Infante.	PCP
Projeto de Resolução	301/XII	1	Abolição da cobrança de portagens e retirada dos pórticos da Via do Infante (A22), tendo em conta a avaliação do seu impacto sobre a economia e as populações.	BE
Projeto de Resolução	31/XII	1	Suspensão do processo de introdução de portagens na Via do Infante.	

- **Enquadramento internacional**

Países europeus

A legislação comparada é apresentada para os seguintes países da União Europeia: Espanha, França e Reino Unido.

ESPANHA

A [Lei n.º 8/1972, de 10 de maio](#), “de construção, conservação e exploração de *autopistas* em regime de concessão”, como o título indica, regula também a exploração de autoestradas. Estas são definidas no n.º 2 do [artigo 1.º](#) como vias sem acessos às propriedades circundantes, sem cruzamentos ao mesmo nível, e com faixas em ambos os sentidos normalmente separadas por uma faixa de terreno ou outro meio técnico de separação.

O [artigo 2.º](#) prevê que as autoestradas possam ser concessionadas de acordo com a Lei de Contratação das Administrações Públicas. O [artigo 11.º](#) prevê que os benefícios tributários e financeiros sejam fixados nos decretos de adjudicação da concessão. Consequentemente, o [artigo 14.º](#) prevê que os concessionários possam cobrar portagens aos utilizadores.

O incumprimento do disposto no [artigo 18.º](#) do [Real Decreto Legislativo n.º 339/1990, de 2 de março](#), “Lei sobre Tráfico, Circulação de Veículos a Motor e Segurança Rodoviária” – que refere que na circulação por vias sujeitas a portagem o pagamento da mesma é obrigatório –, constitui uma infração administrativa, sendo consequentemente objeto de sanção conforme disposto no [artigo 65.º](#).

O [artigo 29.º](#) da anteriormente mencionada Lei n.º 8/1972 estende a obrigação de pagamento de portagem às teleportagens. Tal decorre das alterações impostas pela [Lei n.º 17/2012, de 27 de dezembro](#), para tornar clara esta obrigação de pagamento de portagens, pois anteriormente a situação não era juridicamente evidente.

FRANÇA

A rede rodoviária nacional é aquela que está sob a responsabilidade do Estado, é composta por estradas e autoestradas, concessionadas ou não. O [artigo 18.º da Lei n.º 2004-809, de 13 de agosto](#), relativa às liberdades e responsabilidades locais, e o [Decreto n.º 2005-1499, de 5 de dezembro](#), relativo à consistência da rede rodoviária nacional, fixam os seus limites exatos.

Em 2014, França tinha uma rede rodoviária de cerca de 11 882 km de autoestradas, dos quais 9 048 km concessionados, em todo o país. No mapa seguinte verificam-se as autoestradas concessionadas com portagens (azul escuro), concessionadas gratuitas com acesso livre (verde claro), concessionadas gratuitas com *ticket* (verde escuro), não concessionadas gratuitas (azul claro), gratuitas em França com prolongamento pago no estrangeiro (cor de rosa) e estradas secundárias concessionadas gratuitas, com projeto para ser transformada em autoestrada (amarelo).



Légende de la carte

En bleu	Autoroute concédée à péage
En jaune	Route départementale concédée gratuite, en projet de mise aux normes autoroutières
En vert	Autoroute concédée gratuite à accès libre
En vert foncé	Autoroute concédée gratuite avec ticket
En bleu ciel	Autoroute non concédée gratuite
En violet	Autoroute gratuite en France avec prolongement à péage à l'étranger

As disposições jurídicas relativas às autoestradas encontram-se no [Code de la voirie routière](#). O artigo [L122-1](#) define que *as autoestradas são estradas sem cruzamentos, acessíveis apenas em pontos concebidos para o efeito e reservadas a veículos motorizados*. Nos termos do artigo [L121-1](#) as autoestradas fazem parte do domínio público rodoviário nacional e nos termos do artigo [L122-2](#) as *propriedades ribeirinhas das autoestradas não têm acesso direto a estas*.

O artigo [L122-4](#) enuncia que o *uso das autoestradas é um princípio gratuito* mas prevê a instituição de portagens e a possibilidade de o Estado delegar as suas missões de serviço público rodoviário. O pagamento das portagens é feito com vista a assegurar a cobertura total ou parcial das despesas de construção, exploração, manutenção ou à extensão da infraestrutura. Em caso de delegação da missão de serviço público rodoviário, a portagem cobre igualmente a remuneração e a amortização dos capitais investidos pelo delegado. 75,5 % da rede de autoestradas francesas são exploradas sob o regime de concessão.

O conjunto da rede de autoestradas, incluindo a rede concessionada, pertence ao Estado. Os departamentos não estão habilitados a possuir nem a construir autoestradas. Em caso de transferência de um troço de autoestrada para uma autoridade local, este perde o estatuto de autoestrada (desclassificação), podendo ser reclassificado de via rápida (*express*), antes de ser entregue à coletividade local (foi o caso da A701 e da A199 em 2006).

Em matéria de gestão financeira é o Estado, através das [Directions interdépartementales des routes](#) (DIR), que é o responsável e que assegura a manutenção das autoestradas. O Estado é também responsável pelas construções novas, através dos [Services régionaux de maîtrise d'ouvrage](#) (SMO), colocados nas [Directions régionales de l'équipement](#) (DRE), que impulsionam os novos projetos rodoviários. Para as autoestradas concessionadas são os concessionários que são responsáveis e que asseguram a manutenção das vias.

REINO UNIDO

No Reino Unido a imposição de pagamento de portagens encontra-se prevista no [Capítulo I](#) da Parte III do [Transport Act 2000](#).

De acordo com o [artigo 163.º](#), este pagamento pode ser imposto por autoridades locais de tráfego ou pelo Secretário de Estado (ou da Assembleia Nacional de Gales) competente no caso de esquemas de cobrança para as *“trunk roads”*. Estas são estradas principais classificadas como tal, sendo normalmente vias de comunicação entre cidades, portos ou aeroportos, dispostas de vias separadas entre sentidos com múltiplas faixas em cada sentido. No entanto, de acordo com o disposto no nº 2 do [artigo 167.º](#), só é passível de imposição de pagamento de portagem se a *“trunk road”* passar por uma ponte ou túnel de pelo menos 600 metros de comprimento, ou se for requerido pelas autoridades competentes londrinas sobre uma via no seu território.

Os [artigos 171.º](#) e [172.º](#) preveem que as portagens possam ser definidas com diferentes tarifas, isenções e descontos por motivos de horário, calendário, distâncias viajadas e classes de veículos. O [artigo 173.º](#) regula a aplicação destes esquemas, prevendo que a autoridade nacional apropriada possa regular os esquemas de pagamento de portagens, o que foi concretizado através do [“Road User Charging Schemes \(Penalty Charges, Adjudication and Enforcement\) \(England\) Regulations 2013”](#).

IV. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria

- **Iniciativas legislativas**

Efetuada consulta à base de dados da Atividade Parlamentar (AP), verificou-se existirem pendentes, na Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, as seguintes iniciativas sobre matéria conexas:

[Projeto de Resolução n.º 46/XIII/1 \(BE\)](#) – Abolição das taxas de portagens na A23;

[Projeto de Resolução n.º 43/XIII/1 \(PCP\)](#), – Eliminação das portagens na A25;

[Projeto de Resolução n.º 35/XIII/1 \(PCP\)](#) – Pela abolição da cobrança de portagens na Via do Infante;

[Projeto de Resolução n.º 34/XIII/1 \(PCP\)](#) – Eliminação das portagens existentes e a não introdução de novos pórticos nas ex SCUT da autoestrada transmontana (A4);

[Projeto de Resolução n.º 33/XIII/1 \(PCP\)](#) – Eliminação das portagens na A24;

[Projeto de Resolução n.º 25/XIII/1 \(PCP\)](#) – Eliminação das portagens na A23.

- **Petições**

Foram identificadas várias petições sobre matéria conexas com a da presente iniciativa, algumas das quais foram debatidas em Plenário e instruídas com diversa documentação que pode ser consultada na página eletrónica de cada petição:

[Petição n.º 79/XII/1](#) – Solicitam que na A33/IC32 seja instituída isenção de portagem entre Casas Velhas e a futura Rotunda da Quinta da Queimada.

[Petição n.º 112/XII/1](#) – Solicitam à Assembleia da República que tome medidas legislativas no sentido de fazer valer nas portagens das ex-Scut e na ponte Vasco da Gama o desconto de 30% para os motociclos portadores do dispositivo de cobrança automática denominado Via Verde

[Petição n.º 158/XII/1](#) – Solicitam a suspensão das portagens na A22/Via do Infante de Sagres

[Petição n.º 481/XII/4](#) – Pelo fim das portagens na Via do Infante

[Petição n.º 125/XI/2](#) – Contra a introdução de portagens na Via do Infante

[Petição n.º 283/VI/4](#) – Solicitam a anulação dos aumentos e a eliminação da portagem da Ponte sobre o Tejo.

V. Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua aplicação

A aprovação da presente iniciativa parece poder implicar uma diminuição das receitas do Estado previstas no Orçamento do Estado, no entanto, os elementos disponíveis não permitem a determinação de tais encargos.