



DIVISÃO DE APOIO ÀS COMISSÕES	
Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas	
CEIOP	
N.º Único	564 430
Entrada/Saída n.º	5-07
Data	14/12/2016

Exmo. Sr.
Presidente da Comissão de Economia, Inovação
e Obras Públicas
Assembleia da República
Palácio de São Bento
1249-068 LISBOA

N/Ref.:2016/MIN.006

Lisboa, 07 de dezembro de 2016

Assunto: Solicitação de Parecer sobre as Petições n.º 35/XIII/1.ª –“Reclassificação de veículos em portagens” e n.º 110/XIII/1.ª –“Criação de valores de portagens adaptados para veículos de duas rodas”.

Em resposta ao vosso pedido de parecer sobre as Petições n.º 35/XIII/1.ª – “Reclassificação de veículos em portagens” e n.º 110/XIII/1.ª – “Criação de valores de portagens adaptados para veículos de duas rodas”, a APCAP, após análise dos documentos em referência e tendo em consideração os conhecimentos técnicos de que dispõe, emite o seguinte parecer:

1. Uma classificação de veículos para efeitos de cobrança de taxas de portagem deve, se possível, obedecer conjuntamente a alguns critérios como sejam:

- ✓ Escalonar adequadamente os vários tipos de veículos, hierarquizando em função do desgaste provocado na infraestrutura (peso) e da ocupação da via (dimensão).
- ✓ Permitir estabelecer discontinuidades, criando grupos homogêneos para efeitos de definição das várias classes de veículos.
- ✓ Ser facilmente percebida por observação visual (cobrança manual com portageiro).
- ✓ Ser baseada em parâmetros físicos bem característicos que permitam medição do veículo em circulação na infraestrutura (caso de cobrança por meios exclusivamente eletrónicos, a velocidades da ordem de 120 Km/hora).

2. A classificação de veículos, especificamente definida em cada um dos contratos de concessão e nos Decretos-Leis que definem as respetivas Bases, constitui elemento



essencial sobre o qual repousa a previsão de receitas e o equilíbrio económico e financeiro de cada projeto, pelo que alterar o sistema classificativo implica alterar o equilíbrio contratual de cada concessão, com as consequências que daí resultam para cada uma.

3. De modo genérico, a alteração de um esquema de classificação que passe a incluir variáveis relativas ao peso dos veículos, lotação, altura máxima, número de eixos e identificação de reboque, para cuja determinação os sistemas não estão preparados, careceria de avultados investimentos em tecnologia e sistemas de gestão, e, nas concessões com portagem real, a adaptação física das praças de portagem, com custos de manutenção nalguns casos significativamente acrescidos, não só porque seriam necessários novos equipamentos, como também porque alguns deles, pelo menos os das tecnologias atualmente disponíveis são mais sujeitos a desgaste.

4. É relevante, a este propósito, referir que, na sequência das decisões do COP21 tendo em vista a descarbonização, a Comissão Europeia e a Comissão Europeia dos Transportes entendem que a aplicação de portagens deve constituir uma ferramenta de melhoria da gestão da circulação rodoviária, princípio que poderá levar a novas orientações comunitárias nesta matéria.

5. Por fim, importa referir que qualquer alteração do sistema classificativo, seja pelo investimento suplementar que impõe, seja pela diferente composição e resultado da receita que daí advém, alterará o equilíbrio contratual que subjaz a cada um dos contratos de concessão e de prestação de serviços de cobrança de portagem existentes, o que implicará a revisão dos modelos económicos e financeiros que os suportam em ordem a alcançar o seu reequilíbrio.

Com os melhores cumprimentos,



José Costa Braga

Presidente do Conselho de Administração