

Pretendemos apresentar uma abordagem sobre as taxas de portagens quer nas auto-estradas quer nas ex-Scut porque, existem muitas injustiças para os utilizadores que seria importante corrigir e que passamos a enumerar, até porque a manutenção daquelas vias é tanto mais necessária quanto o peso que sobre elas transita, independentemente da altura dos veículos, e a sua amortização depende do contrinuto de todos nós.

Também se sabe que, actualmente, os construtores estão a fabricar automóveis, até de gama baixa, com volumetrias que ultrapassam os 1,10 mts medidos na vertical do eixo dianteiro e que alguns importadores fazem baixar a suspensão para os enquadrar, como é legítimo, na classe I e que há veículos ligeiros de Classe I que são aí enquadrados porque tendo suspensões variáveis os condutores fazem-nos baixar para se enquadrarem nessa classe de veículos.

Apontamos,entre outras, duas injustiças::

1 – As motos para efeitos de taxação são enquadradas na classe V (desde que com identificador VV, usufruindo de um desconto de 30%), o que dado o seu peso (+/- 200 Kgs) e as suas dimensões não deveria acarretar um custo superior a 50% da classe I.

2 – Classe I versus Classe II

A franja de veículos com altura na vertical no eixo da frente entre 1,10 mts e 1,30 mts e peso bruto entre 2.300 e 3.500 Kgs e ainda com lotação igual ou superior a 5 lugares também se enquadra na classe I, que acho correcto atendendo ao peso e dimensões, desde que não tenham tracção permanente ou inserível às quatro rodas. Se tiverem tracção às quatro rodas, passam para classe II. Em Espanha, p.e. são classe I. (a primeira injustiça, já que os situa ao preço dos camiões de até 19 toneladas).

3 - Também se observa que existem veículos de carga com altura superior a 2,5 metros, mas porque têm uma altura no eixo frontal até 1,10 mts se enquadram na classe I.

Indicamos o que nos parece mais justo, e que engloba algumas alterações:

- 1 -Redução de 50% para as motos, relativamente à classe I;
- 2 - Terminus da discriminação dos veículos ligeiros (ponto 2) por terem tracção às quatro rodas ou por terem altura na vertical e no eixo da frente superior a 1,30 metros, transpondo-os para a classe I;
- 3- Distinção entre veículos pesados de 3.501 Kgs até 7.500Kgs de peso bruto e de 7.501 Kgs até 19.000 Kgs (actualmente todos enquadrados na Classe II.)
- 4- Alteração de classe II para Classe III para autocarros de passageiros de mais de 17 lugares;
- 5- Alteração de classe II para Classe III para veículos pesados de mercadorias de peso bruto a partir de 7,500 Kgs.

Porque o peso é o primeiro fator de desgaste das vias e porque a volumetria poderá ser proporcional à riqueza gerada e sendo maior o volume transportado, mais barato sai por “peça” transportada a circulação nas autoestradas e ex-scut, **solicitamos** se estude e ponha em prática um alinhamento das taxas de portagem mais condizente com os tipos de veículos:

Classe I - Para todos os veículos da categoria B (Automóveis ligeiros – Peso bruto até 3.500 Kgs ou lotação até 9 lugares;) e altura máxima de 2,5 metros

Classe II - Para veículos da categoria C1 (pesados até 7.500 Kgs de peso bruto) , D1 (Veículos de passageiros até 17 lugares) e para veículos referidos, agora, na classe I e altura superior a 2,5 metros;

Classe III - Para veículos da categoria C e D de mais de 7.500 Kgs de Peso Bruto e/ou mais de 17 lugares com o máximo de 3 eixos;

Classe IV - Para veículos pesados com mais de três eixos no conjunto trator/reboque.

Classe V - Para Motos

Disposição final: Os veículos enquadrados em determinada classe passam à classe imediata, até ao limite da classe IV se fizerem serviço de reboque com altura superior a 2,5 metros.

Estamos convencidos de que estas alterações não vão gerar menos receita, provavelmente a receita poderá até ser maior porque:

Veículos com altura no eixo frontal inferior a 1,10 mts mas de altura superior a 2,5 mts passariam da classe I para II

Autocarros de lotação superior a 17 passageiros passariam da classe II para a III, o mesmo acontecendo aos pesados de mercadorias de peso bruto superior a 7,500 Kgs;

Aumentaria o número em circulação de motos e de alguns veículos que agora são enquadrados em Classe II.