

Petição On-line

Petição:	Individual
Nome do 1º Peticionário ou de Pessoa Coletiva:	Abel José Barroso Guerreiro
Morada:	
Local:	
Código Postal:	
Endereço Eletrónico:	
Documento de identificação:	Passaporte Nº                      válido até:
Objeto sucinto da sua Petição:	Por mais justiça nas portagens
Texto da sua Petição:	<p>Ex.ma Senhora Presidente da Assembleia da República, Começo por agradecer o facto de lerem esta missiva até ao fim, e agradeço mais ainda a atenção que possa vir a dispensar-lhe. Pretendo apresentar uma breve abordagem sobre a injustica de algumas taxas de portagens quer nas auto-estradas quer nas ex-Scut . Existem muitas injustiças para os utilizadores que seria importante corrigir e que vou enumerar até porque a manutenção das estradas está ligada ao peso que por elas transita e não à altura das viaturas: 1 – As motos para efeitos de taxaço 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). Vejamos mais: a) Um BMW X5, Hyundai Santa Fé, Renault Espace IV, Volkswagen Sharan e outros, enquadrados na alínea anterior, com um reboque de 5, 6 ou 8 metros continuam a pagar classe I b) Um UMM, Opel Frontera, Nissan Patrol, Land Rover Discovery, Mitsubishi Pajero etc. , só porque têm tracção às quatro rodas mas que são veículos com pesos e dimensões semelhantes aos da alínea anterior, com um reboque de 300 Kgs com um metro de comprimento passam, para efeitos de portagem para Classe III (tanto como um camião de 26 toneladas), quando o peso bruto do trator e do reboque não vão além dos 3.500 Kgs. Claro que se viesse a ser possível um desconto de 50% nas motos relativamente ao custo da Classe I, e acabar com a discriminação da tracção às quatro rodas que referi no ponto 2,e o enquadramento de todos os veículos ligeiros na classe I, poderia haver uma quebra de receita por parte das concessionárias das auto-estradas e por parte do Estado no que toca às ex-Scut. Obviamente que não tenho dados nem nenhum estudo efectuado sobre isso, mas também poderia acontecer que o número de motos e de veículos com tracção às quatro rodas aumentasse. Permito-me terminar com o</p>

que me parece mais justo, desde que na globalidade, e que engloba três alterações e que terminariam com as confusões actualmente existentes (rebaixamento de veículos para serem enquadrados em classe I, veículos da mesma marca e modelo ora pagam classe I ora pagam classe II 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 transpondo-os para a classe I , transpondo, também todos os veículos de peso bruto até 3.500 Kgs ou lotação até 9 lugares; 3 - Criação da classe VI onde se enquadrariam os veículos da classe I quando rebocassem um atrelado (como sugestão a classe VI teria um custo resultante da média da classe I e da classe II). Finalmente, manifesto o meu reconhecimento pela atenção dispensada, espero que as questões colocadas sejam consideradas pertinentes e fico ciente que as medidas apontadas, se concretizadas, seriam muito mais justas, aportariam para as auto-estradas os veículos até agora discriminados negativamente com conseqüente aumento de receita.