NOTA TÉCNICA

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Projeto de Lei n.º 212/XVI/1.ª (BE)

Altera a competência para a instrução de processos relativos ao não pagamento de taxas de portagem

Data de admissão: 17 de julho de 2024

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

ÍNDICE

I. A INICIATIVA

II. APRECIAÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS

III. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL

IV. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL

V. ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR

VI. CONSULTAS E CONTRIBUTOS

VII. ENQUADRAMENTO BIBLIOGRÁFICO

Elaborada por: Patrícia Pires (DAPLEN); Gonçalo Sousa Pereira (DAC/CAE); Luísa Colaço e Rui Brito (DILP); Rosalina Espinheira (BIB); Paulo Ferreira (DAC)

Data: 4 de dezembro de 2024

I. A INICIATIVA

O articulado em apreço, autorado por cinco Senhoras e Senhores Deputados do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda, pretende a reforma do modelo de instrução de processos relativos ao não pagamento de portagens, promovendo para o efeito a 10.ª alteração à Lei n.º 25/2006, de 30 de junho.

Mais concretamente, o objetivo prosseguido é o de desonerar a Autoridade Tributária – designadamente, o serviço de finanças da área do domicílio fiscal do agente de contra-ordenação – da competência para a instrução destes processos, antes a depositando nas entidades elencadas no n.º 3 do artigo 11.º da Lei n.º 25/2006 – a saber, as concessionárias, as subconcessionárias, as entidades de cobrança das taxas de portagem e as entidades gestoras de sistemas eletrónicos de cobrança de portagens.

Conforme aduzem na respetiva exposição de motivos, os proponentes disputam a natureza jurídica da infração em análise, afastando desde logo a sua qualificação enquanto infração tributária, questionando seguidamente "*como pode o não cumprimento de uma obrigação jurídico-privada resultar na prática de uma contraordenação".* Refletindo sobre os elementos descritos, os proponentes poem em crise o papel do Estado no contexto desta relação e, em particular, no plano das consequências jurídicas do incumprimento do pagamento das portagens, donde, concluem, *"estando em causa relações jurídico-privadas, créditos privados e interesses estritamente privados, devem ser os privados, a suas expensas e sob sua responsabilidade, a proceder à cobrança daqueles valores".*

II. APRECIAÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS

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

A iniciativa em apreciação é apresentada pelo Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda (BE), ao abrigo e nos termos da alínea *b*) do artigo 156.º e do artigo 167.º da

Constituição da República Portuguesa[1] (Constituição) bem como da alínea *b*) do n.º 1 do artigo 4.º e do n.º 1 do artigo 119.º do Regimento da Assembleia da República[2] (Regimento), que consagram o poder de iniciativa da lei.

A iniciativa assume a forma de projeto de lei, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 119.º do Regimento, observando o disposto na alínea *a*) do n.º 1 do artigo 123.º do Regimento. Encontra-se redigida sob a forma de artigos, é precedida de uma breve exposição de motivos e tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal, cumprindo assim os requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 124.º do Regimento.

São também respeitados os limites à admissão da iniciativa estabelecidos no n.º 1 do artigo 120.º do Regimento, uma vez que a mesma parece não infringir a Constituição ou os princípios nela consignados e define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa.

Relativamente ao respeito pelo limite à apresentação de iniciativas previsto no n.º 2 do artigo 167.º da Constituição e no n.º 2 do artigo 120.º do Regimento, designado como «lei-travão», apesar de ser previsível que a iniciativa em apreço implique uma diminuição das receitas, o artigo 5.º da iniciativa remete a respetiva entrada em vigor para a «o Orçamento do Estado subsequente à data da sua aprovação», parecendo ser intenção do proponete acautelar o limite em causa. Para que não restem dúvidas sobre o cumprimento da lei-travão, evitando a possibilidade de a lei envolver custos para o OE em vigor, deve alterar-se o artigo 5.º da iniciativa, em eventual sede de especialidade ou de redação final, da seguinte forma: «A presente lei entra em vigor com o Orçamento de Estado subsequente».

O projeto de lei em apreciação deu entrada a 17 de julho de 2024, tendo sido junta a ficha de avaliação prévia de impacto de género. Nesse mesmo dia foi admitido e baixou na generalidade à Comissão de Economia, Obras Públicas e Habitação (6.ª), por despacho do Presidente da Assembleia da República, tendo sido anunciado no dia 18 do mesmo mês.

[1] Hiperligação para o sítio da *Internet* da Assembleia da República.
[2] Hiperligação para o sítio da *Internet* da Assembleia da República.

- **Verificação do cumprimento da lei formulário**

A Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, conhecida como lei formulário[3], contém um conjunto de normas sobre a publicação, identificação e formulário dos diplomas que são relevantes em caso de aprovação da presente iniciativa.

O título da presente iniciativa legislativa - «Altera a competência para a instrução de processos relativos ao não pagamento de taxas de portagem» - traduz o seu objeto, mostrando-se conforme ao disposto no n.º 2 do artigo 7.º da lei formulário. Em caso de aprovação, o título poderá ser objeto de aperfeiçoamento formal, em sede de apreciação na especialidade ou em redação final.

Segundo o n.º 1 do artigo 6.º da lei formulário «Os diplomas que alterem outros devem indicar o número de ordem da alteração introduzida e, caso tenha havido alterações anteriores, identificar aqueles diplomas que procederam a essas alterações, ainda que incidam sobre outras normas».

A este propósito cumpre referir que a presente iniciativa pretende alterar a Lei n.º 25/2006, de 30 de junho, que aprova o regime sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matéria de infra-estruturas rodoviárias onde seja devido o pagamento de taxas de portagem.

Através da consulta do *Diário da República* verifica-se que a lei em causa foi alterada pela Lei n.º 67-A/2007, de 31 de dezembro, pelo Decreto-Lei n.º 113/2009, de 18 de maio, pela Lei n.º 46/2010, de 7 de setembro, pela Lei n.º 55-A/2010, de 31 de dezembro, pela Lei Orgânica n.º 1/2011, de 30 de novembro, pela Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro, pela Lei n.º 66-B/2012, de 31 de dezembro, pela Lei n.º 51/2015, de 8 de junho, e pela Lei n.º 27/2023, de 4 de julho, pelo que, em caso de aprovação, esta constituirá a sua décima alteração.

A iniciativa, ao indicar no seu artigo 1.º, relativo ao objeto, o número de ordem de alteração do diploma que altera, cumpre parcialmente o disposto no n.º 1 do artigo 6.º

[3] Hiperligação para o sítio da *Internet* da Assembleia da República.

da lei formulário, acima mencionado. Sugere-se que se inclua, nesse mesmo artigo 1.º, o elenco de alterações anteriores à Lei n.º 25/2006, de 30 de junho, para que se cumpra plenamente o n.º 1 do artigo 6.º da lei formulário.

Em caso de aprovação, esta iniciativa revestirá a forma de lei, nos termos do n.º 3 do artigo 166.º da Constituição, pelo que deve ser objeto de publicação 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 lei formulário.

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

- **Conformidade com as regras de legística formal**

A elaboração de atos normativos da Assembleia da República deve respeitar as regras de legística formal constantes do Guia de legística para a elaboração de atos normativos,[4] por forma a garantir a clareza dos textos normativos, mas também a certeza e a segurança jurídicas.

Neste sentido, cumpre assinalar que as regras de legística formal recomendam que o título dos atos normativos que alteram outros identifiquem os diplomas alterados, por questões informativas. Assim, sugere-se que a referência à alteração à Lei n.º 25/2006, de 30 de junho, passe a constar do título da iniciativa.

Na presente fase do processo legislativo, a iniciativa em apreço não nos parece suscitar outras questões no âmbito da legística formal, sem prejuízo da análise mais detalhada em sede de redação final.

III. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL

[4] Documento disponível no sítio da *Internet* da Assembleia da República.

A Lei n.º 25/2006, de 30 de junho[5], que aprova o regime sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matéria de infraestruturas rodoviárias onde seja devido o pagamento de taxas de portagem, seguindo a tendência assumida pelo Governo de então de proceder à conversão em contraordenações de contravenções e transgressões em vigor no ordenamento jurídico nacional, transformou as infrações resultantes do não pagamento ou do pagamento viciado de taxas de portagem em infraestruturas rodoviárias, que até aí eram previstas e punidas como contravenções e transgressões, em contraordenações[6].

As tipologias de contraordenações previstas por esta lei assumem duas vertentes: as praticadas no âmbito do sistema de cobrança eletrónica (ex: Via Verde), nos termos do artigo 5.º; e as praticadas no âmbito do sistema de cobrança manual, nos termos do artigo 6.º.

A Lei n.º 25/2006, de 30 de junho, foi alterada pelos seguintes diplomas:

- Lei n.º 67-A/2007, de 31 de dezembro[7], que comete ao então Instituto de Infraestruturas Rodoviárias, I. P. (atualmente, Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P.), a competência para a instauração e instrução dos processos de contraordenação e para a decisão de aplicação das respetivas coimas, e introduz normas relativas à prescrição dos procedimentos e das coimas e sanções acessórias;
- Decreto-Lei n.º 113/2009, de 18 de maio, que, na sequência da criação de um dispositivo eletrónico de matrícula pelo Decreto-Lei n.º 112/2009, de 18 de maio[8], para permitir a cobrança eletrónica de portagens em conformidade com o Serviço Eletrónico Europeu de Portagem, veio estabelecer um regime aplicável às infrações às normas que constituem a disciplina aplicável à identificação ou deteção eletrónica de veículos através desse dispositivo; este diploma operou uma alteração profunda na Lei n.º 25/2006, de 30 de junho, destacando-se aqui o reforço dos poderes atribuídos aos agentes de

[5] Texto consolidado retirado do sítio da *Internet* do Diário da República Eletrónico. Todas as referências legislativas nacionais são feitas para este portal oficial, salvo indicação em contrário. Consulta efetuada a 12/09/2024.
[6] Cfr. exposição de motivos da Proposta de Lei n.º 42/X/1.ª (GOV), que deu origem a esta lei.
[7] Orçamento do Estado para 2008. Com origem na Proposta de Lei n.º 162/X/3.ª (GOV).
[8] Texto consolidado.

fiscalização, a adaptação do tipo de contraordenação praticada no âmbito do sistema de cobrança eletrónico à forma de cobrança introduzida pelo novo dispositivo eletrónico de matrícula, as alterações no procedimento de cobrança da coima e na distribuição do produto resultante desta entre as entidades envolvidas;

- Lei n.º 46/2010, de 7 de setembro, que altera os artigos 5.º e 11.º, quanto à contraordenação praticada no âmbito do sistema de cobrança eletrónico e ao acesso aos dados constantes na Conservatória do Registo Automóvel;
- Lei n.º 55-A/2010, de 31 de dezembro[9], que reforça a competência das entidades previstas no artigo 11.º no âmbito do processo de contraordenação e as competências sancionatórias do Instituto de Infraestruturas Rodoviárias, I.P., e procede à alteração da distribuição do produto de coimas;
- Lei Orgânica n.º 1/2011, de 30 de novembro[10], que altera o artigo 3.º, em consequência da extinção dos governos civis e a transferência das suas competências para outras entidades da Administração Pública;
- Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro[11], relevando aqui a alteração promovida ao artigo 15.º, que passou a definir o serviço de finanças da área do domicílio fiscal do agente de contraordenação como o competente para a instauração e instrução dos processos de contraordenação e aplicação das respetivas coimas, a alteração da distribuição do produto de coimas, atribuição à administração tributária da competência para a promoção, nos termos do Código do Procedimento e de Processo Tributário[12] (CPPT), da cobrança coerciva dos créditos compostos pela taxa de portagem, coima, custos administrativos e dos juros de mora devidos, e a aplicação do Regime Geral de Infrações Tributárias (RGIT) às contraordenações previstas na Lei n.º 25/2006, de 30 de junho, em tudo o que não se encontre nela expressamente regulado, deixando-se de se lhes aplicar, como até aí, as disposições do regime geral do ilícito de mera ordenação social e respetivo processo (tal como previsto na versão original do artigo 18.º);

[9] Orçamento do Estado para 2011. Com origem na Proposta de Lei n.º 42/XI/2.ª (GOV).
[10] Cujos trabalhos preparatórios podem ser consultados aqui.
[11] Orçamento de Estado para 2012. Com origem na Proposta de Lei n.º 27/XII/1.ª (GOV).
[12] Diploma consolidado retirado da página da Autoridade Tributária e Aduaneira na Internet. Todas as referências a legislação fiscal nacional são feitas para o referido portal, salvo indicação em contrário.

- Lei n.º 66-B/2012, de 31 de dezembro[13], da qual releva a alteração ao artigo 17.º, onde se definiram as responsabilidades ao nível de encargos efetuados com a tramitação de processos quando se verifique a arguição de alguma nulidade processual, por preterição ou erro na execução de alguma das formalidades essenciais previstas, e o aditamento da competência da matéria de cobrança coerciva, nos termos do CPPT, dos créditos compostos pelos encargos decorrentes da aplicação da coima;
- Lei n.º 51/2015, de 8 de junho[14], que aprova um regime excecional de regularização de dívidas resultantes do não pagamento de taxas de portagem e coimas associadas, por utilização de infraestrutura rodoviária, sendo de relevar a dispensa dos juros de mora e a redução para a metade das custas do processo de execução fiscal;
- E Lei n.º 27/2023, de 4 de julho[15], que altera o valor das coimas aplicáveis às contraordenações ocorridas em matéria de infraestruturas rodoviárias onde seja devido o pagamento de taxas de portagens.

É de assinalar que o Acórdão do Tribunal Constitucional n.º 172/2021, de 27 de abril, declarou a inconstitucionalidade, com força obrigatória geral, da norma contida no n.º 6 do artigo 10.º desta lei, quando interpretada no sentido de estabelecer uma presunção inilidível em relação ao autor da contraordenação, independentemente da prova que sobre a autoria for feita em processo judicial.

Importa ainda referir que o presente diploma procedeu à revogação do Decreto-Lei n.º 130/93, de 22 de abril, que estabelecia as condições de utilização dos títulos de trânsito nas autoestradas que integravam a concessão da BRISA – Autoestradas de Portugal, S.A., e do Decreto-Lei n.º 39/97, de 6 de fevereiro, que regulava o processamento e tramitação dos autos de notícias decorrentes da falta de pagamento das taxas de portagem.

Subsistiu, no entanto, a regulamentação decorrente das Portarias n.ºs 762/93, de 27 de agosto[16], que define as condições de utilização de títulos de trânsito em autoestradas

[13] Orçamento do Estado para 2013. Com origem na Proposta de Lei n.º 103/XII/2.ª (GOV).
[14] Cujos trabalhos preparatórios podem ser consultados na página de qualquer das iniciativas legislativas que lhe deram origem, disponíveis aqui.
[15] Com origem no Projeto de Lei n.º 427/XV/1.ª (IL).
[16] Alterada pela Portaria n.º 793/2007, de 23 de julho.

que integram a concessão da BRISA – Autoestradas de Portugal, S.A., designadamente as condições de validade dos mesmos, e 218/2000, de 13 de abril, que estende a todas as concessões de autoestradas com portagens a aplicação da Portaria n.º 762/93, de 27 de agosto.

Acresce à regulamentação acima identificada os efeitos decorrentes do Despacho n.º 21802/2006, de 27 de outubro, relativo ao impresso de modelo em que é lavrado o auto de notícia na sequência da fiscalização do cumprimento das normas referentes aos títulos de trânsito em infraestruturas rodoviárias, e do Decreto Legislativo Regional n.º 26/2009/M, de 18 de agosto, que exclui a aplicação à Região Autónoma da Madeira das disposições relativas ao dispositivo eletrónico de matrícula de veículos automóveis.

Finalmente, importa referir a Portaria 541/2010, de 21 de julho[17], que define as características dos modelos de uniforme, do cartão de identificação e dos veículos dos agentes representantes das empresas concessionárias ou subconcessionárias com funções de fiscalização de cobrança de portagens em infraestruturas rodoviárias, e o Decreto-Lei n.º 84-C/2022, de 9 de dezembro[18], que transpõe a Diretiva (UE) 2019/520, relativa à interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária, e revogou a Portaria n.º 314-B/2010, de 14 de junho, que definia o modo de utilização do dispositivo electrónico de matrícula para efeitos de cobrança electrónica de portagens.

IV. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL

- **Âmbito da União Europeia**

A política de transportes é uma das políticas comuns da União Europeia (UE). A criação de um mercado único europeu dos transportes rodoviários que preserve as condições de concorrência equitativas e garanta a livre prestação de serviços exige uma harmonização das disposições jurídicas em vigor nos Estados-Membros, pelo que, nos termos do disposto no artigo 91.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia

[17] Alterada pela Portaria n.º 1312/2010, de 27 de dezembro.
[18] Texto consolidado.

(TFUE), a UE adota regras comuns e medidas de natureza fiscal, técnica, administrativa e social.

A Diretiva 1999/62/CE, de 17 de junho de 1999, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas, também conhecida como Diretiva "Eurovinheta"[19], harmoniza as condições ao abrigo das quais as autoridades nacionais podem aplicar impostos, portagens e direitos de utilização associados ao transporte rodoviário de mercadorias. Esta Diretiva assenta no princípio do poluidor-pagador e na internalização dos custos externos do transporte rodoviário, visando garantir que os diferentes custos resultantes da utilização das infraestruturas por veículos pesados de mercadorias sejam repercutidos nas taxas pagas pelo utilizador.

Em 2019 foi adotada a Diretiva 2019/520/UE relativa à interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária, que reformula e revoga, a partir de 20 de outubro de 2021, a Diretiva 2004/52/CE, visando tornar as regras aplicáveis às portagens rodoviárias eletrónicas da UE mais eficazes, melhorando a interoperabilidade do respetivo sistema e estabelecendo uma base jurídica para o intercâmbio de informação sobre os veículos e os proprietários ou detentores que não efetuaram o pagamento das taxas rodoviárias na UE.

Neste contexto, cumpre ainda referir a Diretiva (UE) 2022/362[20] que altera as Diretivas 1999/62/CE, 1999/37/CE e (UE) 2019/520, relativa às aplicações de imposições aos veículos pela utilização de certas infraestruturas e que estabelece a forma como os Estados-Membros podem aplicar imposições aos veículos para utilização da sua infraestrutura rodoviária. Com base neste instrumento, os Estados-Membros podem, entre outros, aplicar taxas rodoviárias reduzidas ou isenções a:

- veículos elegíveis para a redução ou isenção da taxa,
- veículos utilizados ou que pertençam a pessoas com deficiência,
- veículos com nível nulo de emissões e com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível até 4,25 toneladas,

[19] Alterada pela Diretiva 2006/38/CE e pela Diretiva 2011/76/EU.
[20] A presente diretiva não se aplica aos veículos matriculados nas ilhas Canárias, em Ceuta e Melilha, nos Açores ou na Madeira que efetuem transportes exclusivamente nesses territórios ou no território continental de Espanha e de Portugal.

- veículos pesados de mercadorias com uma massa máxima em carga entre 3,5 e 7,5 toneladas, utilizados para o transporte de materiais a utilizar pelo condutor no exercício da sua profissão com base na atividade,
- veículos pesados isentos do regulamento relativo à utilização de tacógrafos;

Esta diretiva deveria ter sido transposta para o direito nacional até 25 de março de 2024.

- **Âmbito internacional**

Países analisados

Apresenta-se, de seguida, o enquadramento internacional referente a Espanha e Suiça.

ESPANHA

Relativamente a este país, tendo em consideração o atual universo relativo a *autoestradas portajadas*, releva destacar os seguintes diplomas:

A *Ley 37/2015, de 29 de septiembre*[21], *de carreteras*, define nos *artículos* 21 a 25 os possíveis esquemas de exploração das vias rodoviárias. O n.º 2 do *artículo* 22 prevê que a utilização da estrada pelo utente será gratuita ou poderá implicar o pagamento de portagens ou taxas, cujas tarifas serão aprovadas pelo Governo. Os *artículos* 41 a 45 regulam as infrações e sanções nos termos deste diploma, identificando no *artículo* 42 o *Ministerio de Fomento* (atualmente *Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible*) como detentor do poder sancionatório, o qual o exercerá através de um seu órgão competente, sendo suspenso esse processo administrativo caso os atos praticados possam constituir contra-ordenação ou crime, levando esse Ministério a encaminhar o processo para Ministério Público ou a autoridade judiciária competente e suspendendo o procedimento sancionatório até à sua resolução. O *artículo* 44 define as competências, segundo o qual a imposição de sanções por infracções menores compete ao Delegado do Governo no território; o dos graves, ao Director Geral das Estradas; e o dos muito

[21] Diploma retirado do portal oficial *BOE.es*. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes a Espanha são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário. Consultas efetuadas a 16/09/2024.

graves, ao atual *Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible*. A imposição da sanção correspondente será independente da obrigação de indemnização pelos danos causados, e da obrigação de repor ou recolocar as coisas no seu estado anterior, de acordo com os respectivos procedimentos e regulamentos aplicáveis.

A *Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión*, regula, entre outros, especificamente o regime de exploração das auto-estradas. O n.º 1 do *artículo* 14 declara que a concessionária das auto-estradas tem o direito de cobrar aos utentes da estrada, pela utilização dos equipamentos rodoviários, a portagem correspondente à aplicação das taxas aprovadas. O n.º 2 determina que o não pagamento da portagem por parte do utilizador constitui uma infracção administrativa que estará sujeita à correspondente sanção de acordo, presentemente, com o *Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial*, mediante denúncia dos polícias encarregados da fiscalização do trânsito ou do pessoal da concessionária. O n.º 3 acrescenta que os funcionários da concessionária da auto-estrada denunciarão o não pagamento da portagem por parte do alegado infractor, podendo solicitar assistência ao organismo público responsável pela fiscalização do trânsito nos casos de resistência à identificação do utilizador. Finalmente, o n.º 4 afirma que a reclamação deverá reunir requisitos suficientes relativamente à identidade e aos elementos constitutivos da infracção e terá valor probatório.

Os *artículos* 74 a 79 da referida *Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial* regulam o regime de infrações, tipificando, na alínea b) *bis* do *artículo* 75, o não pagamento de portagens como uma infração leve. Os *artículos* 80 a 81 os tipos e graduação das sanções, determinando o n.º 1 do *artículo* 80 que as infrações leves serão sancionadas com multa de até 100€. A alínea g) do *artículo* 82, relativa à responsabilidade pela infração, determina que o proprietário ou o locatário do veículo, caso conste do Registo de Veículos do organismo autónomo *Jefatura Central de Tráfico*, será responsável pelas infracções por estacionamento ou não pagamento de portagens nas vias que o tenham regulamentado, salvo nos casos em que o veículo tinha um condutor designado ou um condutor responsável pelo incidente seja indicado. Os *artículos* 83 a 96 regulam o procedimento sancionador, determinando o *artículo* 84 que

a competência para sancionar as infracções cometidas nas estradas e cruzamentos interurbanos corresponde ao *Jefe Provincial* da província onde o acto foi cometido, os quais podem delegar esta competência, na medida e na extensão que considerem convenientes, no Director do *Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas* relativamente à responsabilidade pelas infrações que tenham sido detetadas através de meios de captação e reprodução de imagens que permitam a identificação do veículo. Os órgãos das diferentes Administrações Públicas podem delegar o exercício dos seus poderes sancionatórios através de acordos ou atribuições de gestão, ou através de quaisquer outros instrumentos de colaboração previstos no regulamento do procedimento administrativo comum.

SUIÇA

Cumpre fazer referência à Lei Federal sobre a cobrança pelo uso das auto-estradas nacionais[22], que regula, nos artigos 6.º a 9.º, o regime de pagamento de portagens neste país, cuja obrigatórieda de pagamento é imposta nos termos do artigo 3.º.

O comprovativo do pagamento do imposto (*vignette*) permite a utilização dessas vias rodoviárias durante o período de um ano. Atos ilícitos relativos à afixação do comprovativo implicam uma infração nos termos do artigo 245.º do Código Penal, sendo o rastreamento e a avaliação das violações à lei levadas a cabo através da Administração Aduaneira, conforme disposto no artigo 15.º, sendo posteriormente processadas e avaliadas pelos Cantões, nos termos do artigo 16.º.

Referência final para a regulamentação sobre a taxa para a utilização das Vias Nacionais, definida pela seguinte Portaria Nacional sobre Impostos Rodoviários, de 16 de junho de 2023, assim como informações adicionais e FAQs disponibilizadas pelo Governo Federal.

V. ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR

[22] Diploma retirado do portal oficial *fedlex.ch*. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes à Suiça são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário. Consultas efetuadas a 16/09/2024.

- **Antecedentes parlamentares (iniciativas legislativas e petições)**

Compulsada a base de dados da Atividade Parlamentar, referem-se as seguintes iniciativas da XIV e XV Legislaturas, por identidade de tema com a presente iniciativa:

- **Projeto de Lei n.º 450/XV/1.ª (BE)** - Altera a competência para a instrução de processos relativos ao não pagamento de taxas de portagem (décima alteração da Lei n.º 25/2006, de 30 de junho, que aprova o regime sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matéria de infraestruturas rodoviárias onde seja devido o pagamento de taxas de portagem), **rejeitado** em Reunião Plenária de 13.01.2023 com votos contra de PS e PSD, abstenção de 7 Deputados do PS e votos favoráveis de CH, IL, PCP, BE, PAN e L;
- **Projeto de Lei n.º 429/XIV(1.ª (BE)** - Retira a competência à Autoridade Tributária e Aduaneira para cobrar taxas de portagem e coimas devidas pelo seu não pagamento (9.ª alteração à Lei n.º 25/2006, de 30 de junho), **caducado** em 28.03.2022.

VI. CONSULTAS E CONTRIBUTOS

- **Consultas facultativas**

Atento o tema em análise, poderá revestir interesse a consulta do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., da Autoridade Tributária e Aduaneira (AT) e da Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Autoestradas ou Pontes com Portagens (ANCAP), bem como de plataformas de utentes das vias em apreço.

VII. ENQUADRAMENTO BIBLIOGRÁFICO

PIRES, Ana Sofia Alves – **Tributação da utilidade rodoviária** [Em linha] **: o caso específico das portagens**. Braga : [s.n.], 2017. [Consult. 11 set. 2024]. Disponível em WWW:<URL:https://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/76237/1/Ana%20Sofia%20Alves%20Pires.pdf>.

Resumo: Na presente dissertação de Mestrado em Direito Tributário e Fiscal, apresentada na Escola de Direito da Universidade do Minho, a autora analisa a natureza jurídica da portagem.

Para a autora, apesar de «a denominem, correntemente, como "taxa", a verdade é que esta designação não é suscetível de lhe atribuir, por si só, natureza jurídica. Nos contratos de concessão estabelece-se a relação entre a Administração Pública e o concessionário e a relação entre o concessionário e o utente beneficiário do serviço. Para classificar esta última, deve valorizar-se a situação concreta da vida, assim como, ter em conta a sua função prática. Pelo que, não se deve inferir da natureza dessa relação através da natureza abstrata que se atribuiu à portagem que, por sua vez, foi obtida através de dados puramente concetuais e normativos. Naturalmente, a classificação da portagem como uma taxa ou como um preço privado tem marcantes efeitos para o utilizador. Isto porque, ao passo que, se se tratar de uma taxa o utilizador para se defender poderá lançar mão da LGT [Lei Geral Tributária] e do CPPT [Código de Procedimento e Processo Tributário], se se tratar de um preço privado, do não pagamento nunca resultaria um processo de execução fiscal. Destarte, questões como quem possui legitimidade para reclamar a cobrança das portagens, qual o tipo de relação e a (im)possibilidade de recurso à execução fiscal, são alguns dos temas a que procuraremos dar resposta.»