

Dossier de Acompanhamento de Votação em Comissão

Proposta de Lei 4/XV/1

Artigo 145.º-B

(Fim Artigo 145.º-B)



GRUPO PARLAMENTAR

PROPOSTA DE LEI N.º 4/XV/1.ª
APROVA O ORÇAMENTO DO ESTADO PARA 2022

PROPOSTA DE ADITAMENTO

«Artigo 145º-B

Regime de descontos das Taxas de Portagens

- 1- Em 2022, o regime de descontos previsto no n.º 1, do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 67-A/2010, de 14 de junho, e no n.º 1, do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de novembro, é aplicado com referência ao montante das taxas de portagens e descontos, em vigor à data de 26 de novembro de 2020.
- 2- O regime de descontos previsto no n.º 1, do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 67-A/2010, de 14 de junho, e no n.º 1, do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de novembro, para os veículos elétricos e não poluentes deve ser operacionalizado com carácter de efetiva urgência com a entrada em vigor da presente lei.»

Assembleia da República, 13 de maio de 2022

Os Deputados,

Paulo Mota Pinto

Paulo Rios de Oliveira

Fátima Ramos

Paula Cardoso

António Topa Gomes

Firmino Marques

Duarte Pacheco



Nota Justificativa:

O Orçamento do Estado para 2021, aprovado pela Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro, na sua redação atual (LOE 2021), determinou, nos seus artigos 425.º e 426.º, a aplicação de um novo modelo de desconto, com efeitos a partir de 1 de julho de 2021, no valor de 50 % da taxa de portagem, aplicável em cada transação; e ainda, no valor de 75 % da taxa de portagem aplicável em cada transação, para veículos elétricos e não poluentes, nos lanços e sublanços de autoestrada identificados no anexo I ao Decreto-Lei n.º 67-A/2010, de 14 de junho, bem como, nos lanços e sublanços de autoestrada a que se refere o Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de novembro, a saber:

- a) Nos lanços e sublanços das autoestradas A 4 — Sendim -Águas Santas, A 17 — Mira -Aveiro Nascente (IP 5), A 28, A 29, A 41 — Freixieiro -Ermida (IC 25) e A 42, que integram o objeto das concessões da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte Litoral, sujeitos ao regime de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores pelo Decreto-Lei n.º 67 -A/2010, de 14 de junho;
- b) Nos lanços e sublanços das autoestradas da A 22, A 23, A 24 e A 25, que integram o objeto das concessões do Algarve, da Beira Interior, A 23 — Infraestruturas de Portugal, S. A., do Interior Norte e da Beira Litoral/Beira Alta, sujeitos ao regime de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores pelo Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de novembro;

Após a aprovação da LOE 2021, a 31 de dezembro de 2020, o Governo introduziu um novo sistema de descontos, através da Portaria n.º 309-B/2020, de 31 de dezembro, que entrou em vigor a 11 de janeiro de 2021.

Por sua vez, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 80/2021, 28 de junho de 2021, reconhecendo a necessidade de ser implementado o regime instituído pela LOE 2021 a partir do segundo semestre de 2021, procede à revogação da Resolução do Conselho de



GRUPO PARLAMENTAR

Ministros n.º 93/2020, de 4 de novembro, e da Portaria n.º 309-B/2020, de 31 de dezembro. E assinala que, a implementação do regime de descontos previsto para veículos elétricos e não poluentes implicará a adoção de um conjunto significativo de medidas de operacionalização técnica que impedem que a medida possa entrar em vigor no dia 1 de julho de 2021, cuja regulamentação será oportunamente implementada através de portaria.

Portaria esta, que ainda não foi publicada, encontrando-se ainda por implementar o regime de descontos previsto no n.º 1, do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 67-A/2010, de 14 de junho, e no n.º 1, do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de novembro, para os veículos elétricos e não poluentes.

Este facto é tão ou mais difícil de aceitar porquanto se trata precisamente, do tipo de viaturas que se pretende precisamente diferenciar, pelo menor impacto ambiental e contributo para a descarbonização, desígnio dos tempos que correm.

Em concretização à Resolução do Conselho de Ministros n.º 80/2021, 28 de junho de 2021, a Portaria n.º 138-D/2021 de 30 de junho, veio proceder à regulamentação do novo regime de descontos aprovado pelos artigos 425.º e 426.º da LOE 2021, fixando o montante das taxas de portagem a cobrar nos mencionados lanços e sublanços de autoestrada.

Considerando ainda que,

Portugal é um país a 2 velocidades, o que provoca grandes desequilíbrios a vários níveis.

O congestionamento e a massificação do litoral continuam a exigir mais investimento em infraestruturas de todo o tipo, que nunca são suficientes, com a consequente inevitável deterioração da qualidade de vida da população aí residente.

O interior continua a viver com os dramas próprios das zonas cada vez mais debilitadas, desertificadas e crescentemente abandonadas.

É um desígnio nacional contribuir de forma ativa e corajosa para um maior e mais rápido desenvolvimento dos territórios de baixa densidade do nosso País.

Só com políticas públicas ambiciosas a favor desses territórios e só com a criação de mecanismos claros e suficientemente atrativos de investimento e de pessoas, se poderá



GRUPO PARLAMENTAR

contribuir para o reforço da coesão económica e social e combater as atuais e cada vez mais acentuadas desigualdades entre o litoral e o interior, agora agravadas pela atual pandemia.

Importa sinalizar que segundo estudos já feitos, a presente medida, a ser aprovada, tem associado um aumento de tráfego nas vias abrangidas, com o conseqüente impacto na arrecadação de taxas, uma diminuição da sinistralidade noutras vias secundárias, com o conseqüente benefício económico que isso representa e até um aumento da receita fiscal em IRC por parte de empresas cuja matéria coletável também aumentará por força da menor dedução dos custos das portagens, o que a poderá aproximar da neutralidade fiscal.

Ainda assim, caso isso não suceda na prática, competirá ao Governo encontrar a nível orçamental mecanismos de acomodação dessa eventual quebra de receitas por via das alterações que se irão propor, sendo que se o não quiser ou não conseguir fazer, deverá optar pela renegociação dos contratos com as respetivas concessionárias de acordo com os princípios da liberdade contratual e do respeito pelos interesses do Estado, e porventura, pela via da prorrogação dos prazos dessas concessões pelo período necessário a compensar tais alegadas perdas.

No momento em que foram aprovados os artigos 425.º e 426.º da LOE 2021, encontravam-se em vigor taxas de portagem diferentes daquelas que têm vindo a ser aprovadas, decorrentes de um sistema de descontos diferente.

O regime de descontos previsto para veículos elétricos e não poluentes ainda não foi implementado, por alegadas dificuldades na sua operacionalização técnica.

Pelo exposto, e em nome dos imperativos da coesão territorial, os Deputados abaixo-assinados do Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata apresentam a seguinte proposta de aditamento à Proposta de Lei n.º 4/XV/1ª, que aprova o Orçamento do Estado para 2022:

Dossier de Acompanhamento de Votação em Comissão

Proposta de Lei 4/XV/1

Artigo 145.º-C

(Fim Artigo 145.º-C)



GRUPO PARLAMENTAR

PROPOSTA DE LEI N.º 4/XV/1.ª
APROVA O ORÇAMENTO DO ESTADO PARA 2022

PROPOSTA DE ADITAMENTO

Artigo 145.º-C

Reclassificação de veículos para efeito de aplicação de Taxas de Portagens

O artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 71/2018, de 5 de setembro, na sua redação atual, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 2.º

[...]

1- ...

2- ...

3- ...

4- Os veículos híbridos ou integralmente elétricos que cumpram os requisitos acima previstos nos números 1 e 2, e que, independentemente de apresentarem tração à quatro rodas, permanente ou inserível, quando os respetivos eixos apresentem tração elétrica, pagam a tarifa de portagem relativa à Classe 1.»

Assembleia da República, 13 de maio de 2022

Os Deputados,

Paulo Mota Pinto

Paulo Rios de Oliveira

Paula Cardoso

António Topa Gomes

Duarte Pacheco



GRUPO PARLAMENTAR

Nota Justificativa:

O Decreto-Lei n.º 39/2005, de 17 de fevereiro, conforme referido pelo Decreto-Lei n.º 71/2018, de 5 de setembro, ajustou-se à nova realidade e aos desenvolvimentos tecnológicos ocorridos no sector automóvel, e corrigiu a injustiça relativa aos monovolumes que pagavam uma tarifa mais elevada de portagem (Classe 2) baseado apenas no seu menor peso, fator que até lhes era favorável já que produziam menor desgaste no piso das autoestradas.

O Decreto-lei n.º 120/2021, de 24 de dezembro, invoca também, precisamente, no seu preâmbulo, as inovações tecnológicas ocorridas no sector automóvel, particularmente no que respeita aos veículos híbridos ou integralmente elétricos, e os modos de acionamento dos eixos motores de tração elétrica, referindo-as extensamente.

Ora a interpretação dada pelo IMT ao artigo 2.º do Decreto-Lei 71/2018, de 5 de setembro, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 120/2021, de 21 de setembro é a de que não houve intenção do legislador de “dispensar os veículos” que - possuam alguma forma de tração elétrica-, no entanto tal interpretação é contraditória em absoluto com a exposição do preâmbulo deste Decreto-Lei, que invocando e descrevendo com alguma minúcia os desenvolvimentos tecnológicos no sector automóvel, visa aparentemente dar suporte a uma diferenciação para estes veículos.

A fazer fé nessa interpretação, seria incompreensível o teor da exposição de motivos daquele diploma. Esta precisamente a razão do n.º 3 acrescentado ao artigo 2.º, pretendendo excetuar “os eixos que garantem tração elétrica”.

De facto, refere aquele Decreto-Lei que:

“Considerando que estas tipologias de veículos - híbridos e integralmente elétricos - são menos poluentes e energeticamente mais eficientes e que, tendencial e progressivamente, virão mesmo a substituir os veículos com motores de combustão interna e tração mecânica, não faz sentido que sejam negativamente discriminados na possibilidade de reclassificação na classe 1 de portagens, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 71/2018, de 5 de setembro.



GRUPO PARLAMENTAR

O impulso significativo que os veículos híbridos e elétricos tiveram nos últimos anos no nosso país é bem patente.”:

E acrescenta:

“Ainda que a esmagadora maioria deste universo seja constituída por veículos que, apresentando uma altura medida à vertical do primeiro eixo abaixo de 1,1 m, são por definição veículos da classe 1 de portagens, sem necessidade de qualquer processo de reclassificação (...).

“Uma característica particular dos veículos híbridos é que tanto funcionam com combustível fóssil, como funcionam eletricamente, em geral de forma alternada, mas por vezes em simultâneo.

No caso dos veículos elétricos, a possibilidade de acionamento de um segundo eixo motor elétrico, é também comum.”

“Se é verdade que estes modelos híbridos têm dois eixos motores, o mesmo podendo ocorrer nos veículos totalmente elétricos, já *não é verdade que eles possam ser considerados como veículos de passageiros com tração às quatro rodas permanente ou inserível para efeitos da sua exclusão da possibilidade de reclassificação em classe 1 e pagamento de tarifa de portagem correspondente, uma vez que a transição de um motor para o outro motor, ou a utilização simultânea dos dois eixos motores, é feita eletronicamente pelo próprio veículo, independentemente da vontade do condutor.*

Fica, assim, claro que a aplicação de um motor elétrico no eixo traseiro dos veículos híbridos ou nos dois eixos de um veículo totalmente elétrico não tem como objetivo transformar o veículo num modelo 4 x 4, na aceção tradicional de veículo todo-o-terreno, mas apenas melhorar a sua performance ambiental, numa ótica de otimização de consumos, e garantir maior segurança na circulação do veículo, em determinadas circunstâncias.

Em face disto, tendo presente que estes veículos são o produto de uma evolução tecnológica, que teve como principal objetivo diminuir a emissão de gases poluentes e aumentar a eficiência energética, o presente



GRUPO PARLAMENTAR

diploma visa clarificar a situação dos veículos híbridos e elétricos no que à sua reclassificação em classe 1 para efeitos de pagamento de portagens diz respeito.”

Face ao acima exposto, parece fazer todo o sentido a clarificação deste decreto-lei e a consequente reclassificação dos veículos híbridos ou integralmente elétricos – que tenham uma altura medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,1 m e inferior a 1,3 m porque os outros já são atualmente abrangidos - , para efeito de pagamento de tarifa de portagem, na Classe 1, desde que cumpridos os restantes requisitos referidos no mesmo artigo.

Dossier de Acompanhamento de Votação em Comissão

Proposta de Lei 4/XV/1

Artigo 175.º-A

(Fim Artigo 175.º-A)



Proposta de Lei n.º 4/XV/1.ª
(Orçamento do Estado para 2022)

PROPOSTA DE ADITAMENTO

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, os Deputados abaixo-assinados do Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata apresentam a seguinte proposta de aditamento à Proposta de Lei n.º 4/XV/1.ª – Aprova o Orçamento do Estado para 2022:

Artigo 175.º-A

Disposições relativas ao financiamento do ensino superior

1. Até ao final do ano de 2022, o Governo promove os estudos necessários, com vista à reforma do modelo de financiamento das instituições públicas de ensino superior, incluindo, fatores de qualidade, desempenho e a majoração quanto às instituições situadas em zonas do interior para compensar os sobrecustos da interioridade e contribuir para o reforço da coesão territorial e da sustentabilidade institucional e apresenta-os à Assembleia da República.
2. Com o objetivo de promover a convergência entre instituições atualmente subfinanciadas com as restantes, a dotação total para o ensino superior deve ter um aumento de 3% face ao orçamento de 2021.
3. O aumento referido no número anterior deve ser distribuído do seguinte modo:
 - a) dois terços desse aumento deve ser distribuído de uma forma equitativa;
 - b) o restante terço deve ser distribuído de forma proporcional ao nível de subfinanciamento, apenas pelas instituições de ensino superior com um financiamento público inferior ao previsto pela aplicação da fórmula da Portaria n.º 231/2006, de 13 de janeiro.



GRUPO PARLAMENTAR

Os Deputados,

Paulo Mota Pinto

Hugo Martins de Carvalho

Paula Cardoso

Cláudia André

Duarte Pacheco

Nota justificativa: Há um amplo acordo quanto à necessidade da reformulação do modelo de financiamento das instituições de ensino superior públicas, que lhes permita prever a dotação orçamental e que estimule as medidas de gestão apropriadas para que os objetivos da política nacional de Ensino Superior sejam atingidos.

Os níveis de financiamento global das Instituições do Ensino Superior (IES), considerando particularmente o todo da sua missão, é muito baixo em valor absoluto e ainda mais em termos relativos em relação aos países desenvolvidos da Europa com quem temos que cooperar e competir.

Factualmente a dotação de Orçamento de Estado em % do PIB tem baixado nos últimos anos, o que obviamente coloca em grave risco a qualidade global do ensino superior.

Os desequilíbrios observáveis no financiamento que tem vindo a ser atribuído ao longo dos últimos anos são fatores que põem em causa a sustentabilidade de algumas Instituições de Ensino Superior, o que tem implicações diretas na igualdade de oportunidades, na qualidade do ensino e na coesão do território.

Conforme a recomendação expressa no relatório da auditoria do Tribunal de Contas ao modelo de financiamento do ensino superior¹, o Governo deveria assegurar o cumprimento integral da Lei de Bases de Financiamento do Ensino Superior ou promover as diligências necessárias à sua alteração, assim como promover a transparência e detalhe do Programa Orçamental da Ciência, tecnologia e ensino superior no sentido de permitir a apreciação do modelo de financiamento em articulação com as medidas de política pública.

Nessa auditoria do Tribunal de Contas é mencionado explicitamente que o financiamento em apreço não observou o estabelecido na Lei de Bases, uma vez que ignorou a fórmula aí fixada bem como critérios de qualidade e desempenho nela enunciados. O entendimento de que o estabelecido na Lei de Bases é afinal desadequado não deve conduzir à adoção de soluções diversas sem promoção da

¹ RELATÓRIO N.º 6/2020 do Tribunal de Contas
Auditoria ao Modelo de Financiamento do Ensino Superior: Contratos de Legislação 2016-2019



alteração dessa lei, a qual, nos termos do n.º 2 do artigo 112.º da Constituição, é dotada de valor paramétrico. No financiamento não foram considerados nem o desempenho das IES nem critérios objetivos de qualidade e de excelência, valores padrão e indicadores de desempenho, todos eles previstos na Lei de Bases. Também não foram considerados os fatores externos das IES, como a evolução demográfica, nem as suas especificidades, resultados e níveis qualitativos ou qualquer outro critério suscetível de conferir um financiamento diferenciador, promotor da gestão eficiente e do desempenho das IES, premiando o mérito e alavancando a excelência.

As insuficiências observadas colocaram em crise o princípio orçamental da transparência.

Estes fatores são muito penalizadores para as Instituições do Ensino Superior sediadas nas zonas do interior.