

6—[...].  
7—[...].»

### Artigo 21.º

#### Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor 60 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 21 de agosto de 2014. — *Pedro Passos Coelho* — *Miguel Bento Martins Costa Macedo e Silva* — *Luís Miguel Poiães Pessoa Maduro* — *António de Magalhães Pires de Lima*.

Promulgado em 2 de outubro de 2014.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 6 de outubro de 2014.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

## MINISTÉRIO DA ECONOMIA

### Decreto-Lei n.º 147/2014

de 9 de outubro

O Decreto-Lei n.º 60/2010, de 8 de junho, alterado pela Lei n.º 66-B/2012, de 31 de dezembro, estabeleceu os princípios a que deve obedecer a fixação dos valores das portagens a cobrar a veículos pesados de mercadorias pela utilização das infraestruturas rodoviárias, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2006/38/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de maio, que altera a Diretiva n.º 1999/62/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias com um peso máximo autorizado superior a 3,5 t pela utilização de certas infraestruturas.

Aquelas medidas legislativas do Parlamento Europeu e do Conselho, destinadas a promover uma política de transportes sustentável, minimizando o impacto do setor dos transportes nas alterações climáticas, bem como as suas incidências negativas, em particular o congestionamento, que limita a mobilidade, e a poluição nociva para a saúde e para o ambiente, tiveram continuidade com a aprovação da Diretiva n.º 2011/76/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de setembro de 2011, que alterou a Diretiva n.º 1999/62/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 1999, que agora se transpõe.

A transposição da Diretiva n.º 2011/76/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de setembro de 2011, justifica-se, antes de mais, em virtude do alargamento do âmbito de aplicação obrigatória das regras atinentes aos sistemas de portagens, que passam a abranger necessariamente toda a rede nacional de autoestradas, nos lanços ou sublanços sujeitos ao regime de cobrança de portagem, e não apenas as vias rodoviárias que integram a rede transeuropeia.

Por outro lado, importa transpor para o ordenamento jurídico interno as alterações introduzidas pela referida diretiva quanto à modulação das taxas de portagem por razões ambientais ou em função de outros fatores. Assim, em linha com a citada diretiva, consagra-se a obrigatoriedade de diferenciação da taxa de utilização da infraestrutura

ínsita na taxa de portagem em função da classe de emissão EURO dos veículos.

A diferenciação da taxa de portagem em função deste critério estava já prevista nas diretivas anteriores, como uma faculdade dos Estados-Membros. Determina-se agora a sua obrigatoriedade, ao mesmo tempo que se clarifica que tal diferenciação não se aplica aos sistemas de portagem abrangidos por contratos de concessão já existentes, os quais, nos termos da diretiva em transposição, ficam isentos deste requisito até serem renovados.

Em complemento da referida diferenciação em função da classe de emissão dos veículos, mantém-se a possibilidade de diferenciar a taxa de utilização da infraestrutura ínsita na taxa de portagem com vista à redução do congestionamento, à minimização da deterioração da infraestrutura, à otimização da respetiva utilização ou à promoção da segurança rodoviária, sendo revistas as condições em que tal diferenciação pode ocorrer, em conformidade com o previsto na diretiva em transposição.

Concretamente no que se refere à redução dos custos externos do setor do transporte, a diretiva que agora se transpõe veio conferir aos Estados-Membros a possibilidade de incorporar na taxa de portagem um elemento de custo externo baseado no custo da poluição atmosférica e sonora originada pelo tráfego. Assim, a diretiva permite aos Estados-Membros incluir na taxa de portagem, a par da taxa de utilização de infraestrutura (que se destina a recuperar os custos de construção, manutenção, exploração e desenvolvimento da infraestrutura e que corresponde na essência ao anterior conceito de portagem) uma nova componente destinada à recuperação dos custos relacionados com a poluição atmosférica ou sonora originada pelo tráfego, em aplicação do princípio do poluidor-pagador, correspondente à taxa de externalidade.

Nos termos da mesma diretiva, as receitas geradas pela eventual aplicação desta taxa de externalidade devem ser canalizadas para projetos destinados, designadamente, a reduzir na fonte a poluição causada pelo transporte rodoviário e atenuar os seus efeitos, melhorar o desempenho energético e de emissão de CO<sub>2</sub> dos veículos e desenvolver infraestruturas alternativas de transporte.

No caso específico de Portugal, e no contexto dos contratos de concessão e do modelo de financiamento do setor rodoviário atualmente em vigor, optar pela introdução da taxa de externalidade, que deve constituir receita do Estado e não de qualquer concessionária, poderá originar impactos ao nível da procura de tráfego, e consequentes efeitos económicos diretos e indiretos que importa acautelar, designadamente, a redução de receita e o desvio de tráfego para vias secundárias de menor capacidade. Deste modo, constituindo a adoção da referida taxa de externalidade uma opção dos Estados-Membros, optou-se, nesta altura, pela não imposição dessa taxa.

A taxa de portagem continua assim a assentar no princípio de recuperação do custo da infraestrutura, correspondendo ao atual conceito de taxa de utilização de infraestrutura previsto na diretiva.

Salienta-se que, face ao modelo de concessão subjacente aos sistemas de portagens vigentes no território nacional, e atendendo justamente à preexistência de uma intensa rede contratual entre o Estado, a EP — Estradas de Portugal, S. A., e os operadores privados, se mantém a previsão do Decreto-Lei n.º 60/2010, de 8 de junho, alterado pela Lei n.º 66-B/2012, de 31 de dezembro, quanto à aplicação no tempo de alguns dos seus princípios fundamen-

tais, no que diz respeito aos contratos de concessão com sistemas de portagens em vigor em 10 de junho de 2008, ou em relação aos quais tenham sido recebidas até essa data propostas ou candidaturas no âmbito de um procedimento de contratação pública, enquanto aqueles estiverem em vigor e não sofrerem alterações substanciais.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Objeto

O presente diploma procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 60/2010, de 8 de junho, alterado pela Lei n.º 66-B/2012, de 31 de dezembro, que estabelece os princípios a que deve obedecer a fixação dos valores das portagens a cobrar a veículos pesados de mercadorias pela utilização de infraestruturas rodoviárias, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2011/76/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de setembro de 2011.

#### Artigo 2.º

##### Alteração ao Decreto-Lei n.º 60/2010, de 8 de junho

Os artigos 1.º, 2.º, 3.º, 4.º e 5.º do Decreto-Lei n.º 60/2010, de 8 de junho, alterado pela Lei n.º 66-B/2012, de 31 de dezembro, passam a ter a seguinte redação:

#### «Artigo 1.º

##### Objeto e âmbito

1 — O presente decreto-lei estabelece os princípios a que deve obedecer a fixação dos valores das portagens a cobrar a veículos pesados de mercadorias pela utilização das infraestruturas rodoviárias, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2006/38/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de maio de 2006, que altera a Diretiva 1999/62/CE relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas, alterada pela Diretiva n.º 2011/76/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de setembro de 2011.

2 — As infraestruturas rodoviárias abrangidas pelo presente decreto-lei são as constituídas pelas vias nacionais incluídas na rede rodoviária transeuropeia, entendendo-se como tal as vias rodoviárias definidas na secção 2 do anexo I da Decisão n.º 1692/96/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 1996, bem como por toda a restante rede nacional de autoestradas, nos lanços ou sublanços sujeitos a cobrança de portagem.

3 — O presente decreto-lei aplica-se às portagens a cobrar a veículos pesados de mercadorias, entendendo-se como tais os veículos a motor ou conjuntos de veículos articulados utilizados no transporte rodoviário de mercadorias ou a este destinados, com um peso bruto máximo autorizado igual ou superior a 3,5 toneladas.

#### Artigo 2.º

[...]

1 — [...].

2 — A taxa de portagem é fixada tendo por base a categoria dos veículos e a distância percorrida pelos mesmos numa dada infraestrutura.

3 — A taxa de portagem corresponde à taxa de utilização da infraestrutura, calculada nos termos do disposto no artigo seguinte.

4 — [Revogado].

5 — [Revogado].

6 — [Revogado].

7 — [Revogado].

8 — [Revogado].

9 — [Revogado].

10 — [Revogado].

11 — [Revogado].

12 — [Revogado].

#### Artigo 3.º

[...]

1 — [...]:

*a*) Sejam respeitados os princípios a que se refere o n.º 1 do artigo 2.º;

*b*) A estrutura de tarifação daí resultante seja proporcionada, publicada e aplicável em condições idênticas a todos os utilizadores, não implicando para outros utentes custos adicionais sob a forma de portagens mais elevadas;

*c*) Esses descontos impliquem economias reais em termos de custos administrativos;

*d*) [Anterior alínea *c*)].

2 — [...].

#### Artigo 4.º

##### Modulação da taxa de utilização da infraestrutura

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo 2.º-A, a taxa de utilização da infraestrutura deve ser diferenciada em função das classes de emissão EURO dos veículos, definidas nos termos do anexo I ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

2 — A diferenciação em função das classes de emissão EURO, prevista no número anterior, é efetuada na condição de que a taxa máxima não exceda o dobro da taxa mínima aplicável a veículos equivalentes que obedeçam às normas de emissão mais rigorosas.

3 — A obrigação de diferenciação da taxa de utilização da infraestrutura em função das classes de emissão EURO, nos termos previstos no n.º 1, pode ser derogada, se:

*a*) Esse requisito prejudicar gravemente a coerência dos sistemas de portagem no território nacional;

*b*) Não for tecnicamente viável introduzir essa diferenciação no sistema de portagens; ou

*c*) Esse requisito levar ao desvio do tráfego dos veículos mais poluentes, com impactos negativos na segurança rodoviária e na saúde pública.

4 — Na situação de diferenciação da taxa de utilização da infraestrutura nos termos previstos no n.º 1, se o utilizador, quando solicitado, não fizer prova documental da classe de emissão EURO do veículo, pode ser exigida a taxa de utilização de infraestrutura de valor mais elevado aplicável naquela infraestrutura.

5 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1 e no artigo 2.º-A, as taxas de utilização da infraestrutura podem ainda ser diferenciadas a fim de reduzir o congestionamento, minimizar a deterioração da infraestrutura, otimizar a sua utilização ou promover a segurança rodoviária, desde que:

- a) A diferenciação seja transparente, publicada e aplicável em condições idênticas a todos os utilizadores;
- b) A diferenciação seja aplicada consoante a hora do dia, o tipo de dia (dia da semana, dia útil, feriado) e a estação do ano;
- c) Nenhuma taxa de utilização da infraestrutura resultante daquela diferenciação exceda em mais de 175 % o nível máximo da taxa média ponderada de utilização da infraestrutura, entendida nos termos dos n.ºs 2 a 6 do artigo 2.º-A;
- d) Os períodos de ponta, durante os quais são cobradas as taxas mais elevadas de utilização da infraestrutura para efeitos de redução do congestionamento, não excedam as cinco horas diárias;
- e) A diferenciação seja concebida e aplicada de forma transparente e neutra do ponto de vista da receita em cada lanço afetado por congestionamento, praticando taxas de utilização reduzidas fora dos períodos de ponta e taxas de utilização agravadas durante os períodos de ponta.

6 — A aplicação das diferenciações previstas no n.º 1 e no número anterior não pode destinar-se a gerar receitas adicionais provenientes das taxas de utilização da infraestrutura, devendo qualquer acréscimo involuntário de receitas ser compensado por alterações da estrutura de diferenciação, a aplicar no prazo de dois anos, a contar do final do ano em que as receitas adicionais tiverem sido geradas.

#### Artigo 5.º

[...]

1 — O disposto no artigo 2.º-A não se aplica aos sistemas de portagens em vigor ou previstos em contratos de concessão de obras públicas ou de concessão de serviços, conforme definidos no artigo 407.º do Código dos Contratos Públicos, em vigor em 10 de junho de 2008, ou em relação aos quais tenham sido recebidas, até 10 de junho de 2008, propostas ou candidaturas no âmbito de um procedimento de contratação pública, enquanto aqueles estiverem em vigor e não sofrerem alterações substanciais.

2 — [Anterior n.º 3]

3 — [Anterior n.º 4]

4 — Estão isentas do requisito da diferenciação da taxa de utilização da infraestrutura em função das classes de emissão EURO, prevista no n.º 1 do artigo anterior, as infraestruturas relativamente às quais estejam em vigor contratos de concessão, até que os mesmos sejam renovados.»

#### Artigo 3.º

##### Alteração ao anexo II ao Decreto-Lei n.º 60/2010, de 8 de junho

O anexo II ao Decreto-Lei n.º 60/2010, de 8 de junho, é alterado nos termos constantes do anexo I ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

#### Artigo 4.º

##### Aditamento ao Decreto-Lei n.º 60/2010, de 8 de junho

É aditado ao Decreto-Lei n.º 60/2010, de 8 de junho, alterado pela Lei n.º 66-B/2012, de 31 de dezembro, o artigo 2.º-A, com a seguinte redação:

#### «Artigo 2.º-A

##### Taxa de utilização da infraestrutura

1 — A taxa de utilização de infraestrutura visa recuperar, no todo ou em parte, o custo da infraestrutura rodoviária.

2 — A taxa média ponderada de utilização da infraestrutura é a receita total da cobrança da taxa de utilização da infraestrutura num determinado período, dividida pelo número de quilómetros percorridos pelos veículos, durante esse período, nos lanços ou sublanços em que a taxa é aplicada.

3 — A taxa média ponderada de utilização da infraestrutura a que se refere o número anterior tem como referência, nomeadamente, os custos de construção, exploração, manutenção e desenvolvimento da parte da rede de infraestrutura em causa, sem prejuízo de não se recuperar parte ou a totalidade de tais custos.

4 — A taxa média ponderada de utilização da infraestrutura pode incluir uma remuneração de capital ou uma margem de lucro, devidamente quantificadas, tendo em conta as condições de mercado.

5 — Os custos a recuperar, referidos no n.º 3, dizem respeito à parte da rede sobre a qual recai a taxa de utilização da infraestrutura e aos veículos sujeitos à cobrança da mesma.

6 — A imputação dos custos e o cálculo da taxa de utilização da infraestrutura a que se referem os números anteriores seguem os princípios incluídos no anexo II ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

7 — Os custos de construção referidos no n.º 3 são os custos relacionados com a construção, incluindo, se for caso disso, os custos de investimento em:

a) Novas infraestruturas ou em melhorias introduzidas nas infraestruturas, incluindo genericamente custos de ciclo de vida da infraestrutura, para o nível de serviço definido, e, em particular, reparações estruturais significativas; ou

b) Infraestruturas ou melhorias introduzidas nas infraestruturas, incluindo reparações estruturais significativas, que tenham sido concluídas, no máximo, 30 anos antes de 10 de junho de 2008, no caso de, nesta última data, se encontrar já em vigor um sistema de cobrança de portagens, ou, no máximo, 30 anos antes da instituição de quaisquer novos sistemas de cobrança de portagens introduzidos após 10 de junho de 2008.

8 — Para efeitos do disposto no número anterior, consideram-se reparações estruturais significativas, as reparações estruturais da via rodoviária, com exclusão das que já não proporcionem qualquer vantagem aos utilizadores, designadamente as obras de reparação que tenham sido substituídas por obras de renovação das camadas de desgaste ou por outras obras de construção.

9 — Os custos das infraestruturas, definidos nos n.ºs 1 e 2 do anexo II ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, ou os custos das melhorias introduzidas nas infraestruturas e concluídas antes das datas referidas no n.º 7, podem:

a) Ser considerados custos de construção, caso a construção da infraestrutura em causa dependa do facto

de o seu período de vida predefinido, em sede contratual ou outra sede, ser superior a 30 anos, não devendo, neste caso, a proporção dos custos de construção a ter em conta exceder a proporção do atual período de vida predefinido dos componentes da infraestrutura ainda não amortizados à data em que é introduzido o novo sistema de cobrança de portagens; ou

b) Incluir as despesas específicas com infraestruturas que se destinem a reduzir os danos decorrentes do ruído ou a melhorar a segurança rodoviária e os pagamentos efetivamente executados pelo operador da infraestrutura que correspondam a elementos ambientais objetivos, como a proteção contra a contaminação do solo.

10 — Os custos de investimento referidos no n.º 7 incluem os custos de financiamento, incluindo estes últimos os juros sobre os empréstimos contraídos e a remuneração do financiamento por recursos próprios ou pela aquisição de participações por acionistas, bem como outros encargos que incidam sobre os empréstimos contraídos e respetivos juros, ou sobre a remuneração de fundos próprios.

11 — Para efeitos da fixação do valor da taxa de utilização da infraestrutura, a determinação indicativa das classes de veículos é a prevista no anexo III ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.»

#### Artigo 5.º

##### Norma revogatória

São revogados os n.ºs 4 a 12 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 60/2010, de 8 de junho, alterado pela Lei n.º 66-B/2012, de 31 de dezembro.

#### Artigo 6.º

##### Republicação

1 — É republicado, no anexo II ao presente diploma, do qual faz parte integrante, o Decreto-Lei n.º 60/2010, de 8 de junho, com a redação atual.

2 — Para efeitos de republicação, as remissões constantes nos títulos dos anexos I e III ao Decreto-Lei n.º 60/2010, de 8 de junho, alterado pela Lei n.º 66-B/2012, de 31 de dezembro, passam a ter, respetivamente, a seguinte redação: «(a que se refere o n.º 1 do artigo 4.º)» e «(a que se refere o n.º 11 do artigo 2.º-A)».

#### Artigo 7.º

##### Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 24 de julho de 2014. — *Pedro Passos Coelho* — *Maria Luís Casanova Morgado Dias de Albuquerque* — *Rui Manuel Parente Chancerelle de Machete* — *António de Magalhães Pires de Lima*.

Promulgado em 3 de outubro de 2014.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 6 de outubro de 2014.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

#### ANEXO I

(a que se refere o artigo 3.º)

«ANEXO II

[...]

(a que se referem os n.ºs 6 e 9 do artigo 2.º-A)

O presente anexo estabelece os princípios fundamentais de cálculo da taxa média ponderada de utilização da infraestrutura de acordo com o disposto no n.º 3 do artigo 2.º-A.

A obrigação de relacionar a taxa de utilização da infraestrutura com os custos não prejudica a faculdade de, ao abrigo do artigo 2.º-A, se optar pela não recuperação total dos custos por via das receitas provenientes das portagens ou de, ao abrigo do artigo 4.º, se fazer variar, com base no valor médio, o montante de portagens específicas.

- 1 — [...].
- 2 — [...].
- 3 — [...].»

#### ANEXO II

(a que se refere o artigo 6.º)

#### Republicação do Decreto-Lei n.º 60/2010, de 8 de junho

#### Artigo 1.º

##### Objeto e âmbito

1 — O presente decreto-lei estabelece os princípios a que deve obedecer a fixação dos valores das portagens a cobrar a veículos pesados de mercadorias pela utilização das infraestruturas rodoviárias, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2006/38/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de maio de 2006, que altera a Diretiva 1999/62/CE relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas, alterada pela Diretiva n.º 2011/76/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de setembro de 2011.

2 — As infraestruturas rodoviárias abrangidas pelo presente decreto-lei são as constituídas pelas vias nacionais incluídas na rede rodoviária transeuropeia, entendendo-se como tal as vias rodoviárias definidas na secção 2 do anexo I da Decisão n.º 1692/96/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 1996, bem como por toda a restante rede nacional de autoestradas, nos lanços ou sublanços sujeitos a cobrança de portagem.

3 — O presente decreto-lei aplica-se às portagens a cobrar a veículos pesados de mercadorias, entendendo-se como tais os veículos a motor ou conjuntos de veículos articulados utilizados no transporte rodoviário de mercadorias ou a este destinados, com um peso bruto máximo autorizado igual ou superior a 3,5 toneladas.

#### Artigo 2.º

##### Princípios

1 — A aplicação de portagens obedece aos princípios da transparência e da não discriminação em razão da nacionalidade do transportador, do país ou local de estabelecimento

do transportador ou de registo do veículo ou da origem ou destino da operação de transporte.

2 — A taxa de portagem é fixada tendo por base a categoria dos veículos e a distância percorrida pelos mesmos numa dada infraestrutura.

3 — A taxa de portagem corresponde à taxa de utilização da infraestrutura, calculada nos termos do disposto no artigo seguinte.

4 — [Revogado].

5 — [Revogado].

6 — [Revogado].

7 — [Revogado].

8 — [Revogado].

9 — [Revogado].

10 — [Revogado].

11 — [Revogado].

12 — [Revogado].

## Artigo 2.º-A

### Taxa de utilização da infraestrutura

1 — A taxa de utilização de infraestrutura visa recuperar, no todo ou em parte, o custo da infraestrutura rodoviária.

2 — A taxa média ponderada de utilização da infraestrutura é a receita total da cobrança da taxa de utilização da infraestrutura num determinado período, dividida pelo número de quilómetros percorridos pelos veículos, durante esse período, nos lanços ou sublanços em que a taxa é aplicada.

3 — A taxa média ponderada de utilização da infraestrutura a que se refere o número anterior tem como referência, nomeadamente, os custos de construção, exploração, manutenção e desenvolvimento da parte da rede de infraestrutura em causa, sem prejuízo de não se recuperar parte ou a totalidade de tais custos.

4 — A taxa média ponderada de utilização da infraestrutura pode incluir uma remuneração de capital ou uma margem de lucro, devidamente quantificadas, tendo em conta as condições de mercado.

5 — Os custos a recuperar, referidos no n.º 3, dizem respeito à parte da rede sobre a qual recai a taxa de utilização da infraestrutura e aos veículos sujeitos à cobrança da mesma.

6 — A imputação dos custos e o cálculo da taxa de utilização da infraestrutura a que se referem os números anteriores seguem os princípios incluídos no anexo II ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

7 — Os custos de construção referidos no n.º 3 são os custos relacionados com a construção, incluindo, se for caso disso, os custos de investimento em:

a) Novas infraestruturas ou em melhorias introduzidas nas infraestruturas, incluindo genericamente custos de ciclo de vida da infraestrutura, para o nível de serviço definido, e, em particular, reparações estruturais significativas; ou

b) Infraestruturas ou melhorias introduzidas nas infraestruturas, incluindo reparações estruturais significativas, que tenham sido concluídas, no máximo, 30 anos antes de 10 de junho de 2008, no caso de, nesta última data, se encontrar já em vigor um sistema de cobrança de portagens, ou, no máximo, 30 anos antes da instituição de quaisquer novos sistemas de cobrança de portagens introduzidos após 10 de junho de 2008.

8 — Para efeitos do disposto no número anterior, consideram-se reparações estruturais significativas, as

reparações estruturais da via rodoviária, com exclusão das que já não proporcionem qualquer vantagem aos utilizadores, designadamente as obras de reparação que tenham sido substituídas por obras de renovação das camadas de desgaste ou por outras obras de construção.

9 — Os custos das infraestruturas, definidos nos n.ºs 1 e 2 do anexo II ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, ou os custos das melhorias introduzidas nas infraestruturas e concluídas antes das datas referidas no n.º 7, podem:

a) Ser considerados custos de construção, caso a construção da infraestrutura em causa dependa do facto de o seu período de vida predefinido, em sede contratual ou outra sede, ser superior a 30 anos, não devendo, neste caso, a proporção dos custos de construção a ter em conta exceder a proporção do atual período de vida predefinido dos componentes da infraestrutura ainda não amortizados à data em que é introduzido o novo sistema de cobrança de portagens; ou

b) Incluir as despesas específicas com infraestruturas que se destinem a reduzir os danos decorrentes do ruído ou a melhorar a segurança rodoviária e os pagamentos efetivamente executados pelo operador da infraestrutura que correspondam a elementos ambientais objetivos, como a proteção contra a contaminação do solo.

10 — Os custos de investimento referidos no n.º 7 incluem os custos de financiamento, incluindo estes últimos os juros sobre os empréstimos contraídos e a remuneração do financiamento por recursos próprios ou pela aquisição de participações por acionistas, bem como outros encargos que incidam sobre os empréstimos contraídos e respetivos juros, ou sobre a remuneração de fundos próprios.

11 — Para efeitos da fixação do valor da taxa de utilização da infraestrutura, a determinação indicativa das classes de veículos é a prevista no anexo III ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

## Artigo 3.º

### Descontos, reduções ou isenções

1 — Podem ser aplicados descontos nas taxas de portagem para os utilizadores frequentes desde que se cumpram, cumulativamente, as seguintes condições:

a) Sejam respeitados os princípios a que se refere o n.º 1 do artigo 2.º;

b) A estrutura de tarifação daí resultante seja proporcionada, publicada e aplicável em condições idênticas a todos os utilizadores, não implicando para outros utentes custos adicionais sob a forma de portagens mais elevadas;

c) Esses descontos impliquem economias reais em termos de custos administrativos;

d) Os descontos não excedam 13 % da portagem paga por veículos equivalentes não elegíveis para efeitos do desconto.

2 — Podem ainda ser estabelecidas reduções ou isenções nas taxas de portagem, designadamente, para:

a) Veículos isentos da obrigação de instalação e utilização de um aparelho de controlo a bordo, nos termos do Regulamento (CEE) n.º 3821/85, do Conselho, de 20 de dezembro, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários;

b) Veículos afetos à defesa nacional, proteção civil, serviços de combate a incêndios e outros serviços de socorro e emergência, forças de segurança, veículos de manutenção das estradas e veículos afetos a demais entidades ou organismos cuja isenção se encontre legalmente prevista.

#### Artigo 4.º

##### Modulação da taxa de utilização da infraestrutura

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo 2.º-A, a taxa de utilização da infraestrutura deve ser diferenciada em função das classes de emissão EURO dos veículos, definidas nos termos do anexo I ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

2 — A diferenciação em função das classes de emissão EURO, prevista no número anterior, é efetuada na condição de que a taxa máxima não exceda o dobro da taxa mínima aplicável a veículos equivalentes que obedeçam às normas de emissão mais rigorosas.

3 — A obrigação de diferenciação da taxa de utilização da infraestrutura em função das classes de emissão EURO, nos termos previstos no n.º 1, pode ser derrogada, se:

a) Esse requisito prejudicar gravemente a coerência dos sistemas de portagem no território nacional;

b) Não for tecnicamente viável introduzir essa diferenciação no sistema de portagens; ou

c) Esse requisito levar ao desvio do tráfego dos veículos mais poluentes, com impactos negativos na segurança rodoviária e na saúde pública.

4 — Na situação de diferenciação da taxa de utilização da infraestrutura nos termos previstos no n.º 1, se o utilizador, quando solicitado, não fizer prova documental da classe de emissão EURO do veículo, pode ser exigida a taxa de utilização de infraestrutura de valor mais elevado aplicável naquela infraestrutura.

5 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1 e no artigo 2.º-A, as taxas de utilização da infraestrutura podem ainda ser diferenciadas a fim de reduzir o congestionamento, minimizar a deterioração da infraestrutura, otimizar a sua utilização ou promover a segurança rodoviária, desde que:

a) A diferenciação seja transparente, publicada e aplicável em condições idênticas a todos os utilizadores;

b) A diferenciação seja aplicada consoante a hora do dia, o tipo de dia (dia da semana, dia útil, feriado), e a estação do ano;

c) Nenhuma taxa de utilização da infraestrutura resultante daquela diferenciação exceda em mais de 175 % o nível máximo da taxa média ponderada de utilização da infraestrutura, entendida nos termos dos n.ºs 2 a 6 do artigo 2.º-A;

d) Os períodos de ponta, durante os quais são cobradas as taxas mais elevadas de utilização da infraestrutura para

efeitos de redução do congestionamento, não excedam as cinco horas diárias;

e) A diferenciação seja concebida e aplicada de forma transparente e neutra do ponto de vista da receita em cada lanço afetado por congestionamento, praticando taxas de utilização reduzidas fora dos períodos de ponta e taxas de utilização agravadas durante os períodos de ponta.

6 — A aplicação das diferenciações previstas no n.º 1 e no número anterior não pode destinar-se a gerar receitas adicionais provenientes das taxas de utilização da infraestrutura, devendo qualquer acréscimo involuntário de receitas ser compensado por alterações da estrutura de diferenciação, a aplicar no prazo de dois anos, a contar do final do ano em que as receitas adicionais tiverem sido geradas.

#### Artigo 5.º

##### Aplicação no tempo

1 — O disposto no artigo 2.º-A não se aplica aos sistemas de portagens em vigor ou previstos em contratos de concessão de obras públicas ou de concessão de serviços, conforme definidos no artigo 407.º do Código dos Contratos Públicos, em vigor em 10 de junho de 2008, ou em relação aos quais tenham sido recebidas, até 10 de junho de 2008, propostas ou candidaturas no âmbito de um procedimento de contratação pública, enquanto aqueles estiverem em vigor e não sofrerem alterações substanciais.

2 — Incluem-se no período de vigência dos sistemas de portagem quaisquer renovações ou prorrogações, ainda que decorram de processo de reposição do equilíbrio económico-financeiro, dos contratos que os prevejam.

3 — Para efeitos do disposto no n.º 2, entende-se por «alterações substanciais» quaisquer transformações significativas dos termos e condições iniciais do sistema de portagens, ou seja, do sistema de cálculo das taxas devidas pela utilização das infraestruturas rodoviárias, sendo que a modificação da fórmula de atualização tarifária não é considerada como tal.

4 — Estão isentas do requisito da diferenciação da taxa de utilização da infraestrutura em função das classes de emissão EURO, prevista no n.º 1 do artigo anterior, as infraestruturas relativamente às quais estejam em vigor contratos de concessão, até que os mesmos sejam renovados.

#### ANEXO I

##### Limites de emissão

(a que se refere o n.º 1 do artigo 4.º)

1 — Veículo «EURO 0»:

(Em gramas por quilowatts hora)		
Massa de monóxido de carbono (CO)	Massa de hidrocarbonetos (HC)	Massa de óxidos de azoto (NOx)
12,3	2,6	15,8

## 2 — Veículos «EURO I/EURO II»:

(Em gramas por quilowatts hora)

Veículo	Massa de monóxido de carbono (CO)	Massa de hidrocarbonetos (HC)	Massa de óxidos de azoto (NOx)	Massa de partículas (PT)
«EURO I» .....	4,9	1,23	9,0	( <sup>1</sup> ) 0,4
«EURO II» .....	4,0	1,1	7,0	15

(<sup>1</sup>) Ao valor-limite das emissões de partículas aplica-se um coeficiente de 1,7 para os motores de potência igual ou inferior a 85 kw.

## 3 — Veículos «EURO III/EURO IV/EURO V/VEA»:

As massas específicas de monóxido de carbono, hidrocarbonetos totais, óxidos de azoto e partículas, de-

terminadas no ensaio ESC, e a opacidade dos fumos, determinada no ensaio ELR, não devem exceder os seguintes valores (<sup>1</sup>):

Veículo	Massa de monóxido de carbono (CO) (gramas por quilowatts hora)	Massa de hidrocarbonetos (HC) (gramas por quilowatts hora)	Massa de óxidos de azoto (NOx) (gramas por quilowatts hora)	Massa de partículas (PT) (gramas por quilowatts hora)	Fumos (m <sup>-1</sup> )
«EURO III» .....	2,1	0,66	5	( <sup>2</sup> ) 0,10	0,8
«EURO IV» .....	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
«EURO V» .....	1,5	0,46	2	0,02	0,5
«VEA» .....	1,5	0,25	2	0,02	0,15

(<sup>1</sup>) Um ciclo de ensaios é constituído por uma sequência de pontos de ensaio, cada um dos quais com uma velocidade e um binário definidos, que devem ser seguidos pelo motor em condições funcionamento em estado estacionário (ensaio ESC) ou transiente (ensaios ETC e ELR).

(<sup>2</sup>) 0,13 para os motores com uma cilindrada unitária inferior a 0,7 dm<sup>3</sup> e um regime nominal superior a 3 000 min<sup>-1</sup>.

## ANEXO II

## Princípios fundamentais de imputação de custos e de cálculo das portagens

(a que se referem os n.ºs 6 e 9 do artigo 2.º-A)

O presente anexo estabelece os princípios fundamentais de cálculo da taxa média ponderada de utilização da infraestrutura de acordo com o disposto no n.º 3 do artigo 2.º-A.

A obrigação de relacionar a taxa de utilização da infraestrutura com os custos não prejudica a faculdade de, ao abrigo do artigo 2.º-A, se optar pela não recuperação total dos custos por via das receitas provenientes das portagens ou de, ao abrigo do artigo 4.º, se fazer variar, com base no valor médio, o montante de portagens específicas.

## 1 — Custos das infraestruturas

## 1.1 — Custos de investimento

Os custos de investimento abrangem os custos de construção e os custos de desenvolvimento da infraestrutura, e quando apropriado, acrescidos de uma remuneração do capital investido ou de uma margem de lucro. Também se incluem os custos com a aquisição dos terrenos, planeamento, conceção, supervisão dos contratos de construção e gestão de projetos e investigações arqueológicas e geológicas, bem como outros custos acessórios relevantes.

Os custos de construção são amortizados tendo por base o período de vida previsto da infraestrutura ou um período (não inferior a 20 anos) que se considere adequado por razões de financiamento através de um contrato de concessão ou de outro modo.

Sem prejuízo do cálculo dos custos de investimento, a amortização dos custos pode:

Ser repartida uniformemente ao longo do período de amortização ou ponderada com base nos primeiros anos, nos anos intermédios ou nos últimos anos, desde que essa ponderação seja efetuada de forma transparente;

Estabelecer a indexação das portagens ao longo do período de amortização.

Todos os custos históricos são baseados nos montantes pagos. Os custos previsionais baseiam-se em estimativas razoáveis.

A taxa de juro a aplicar aos custos históricos será a taxa aplicada aos financiamentos obtidos pelo Estado durante o período correspondente.

A imputação dos custos aos veículos pesados faz-se de forma objetiva e transparente, tendo em conta a proporção do tráfego de veículos pesados na rede e os custos associados. Para o efeito, o número de quilómetros percorridos pelos veículos pesados pode ser ajustado por «coeficientes de equivalência» devidamente justificados, como os estabelecidos no n.º 3.

Os valores de remuneração de capital ou de margem de lucro previstos devem ser razoáveis, tendo em conta as condições de mercado, podendo variar de modo a incentivar o desempenho de terceiros no tocante aos requisitos de qualidade do serviço. A remuneração do capital pode ser avaliada com base em indicadores económicos, como a taxa interna de rentabilidade dos investimentos (TIR), ou o custo médio ponderado do capital.

## 1.2 — Custos anuais de manutenção e custos de reparação estruturais:

Estes custos incluem os custos anuais de manutenção da rede bem como os custos periódicos respeitantes à reparação, reforço e renovação dos pavimentos, estruturas e demais equipamentos rodoviários, tendo em vista assegurar a manutenção do nível de funcionalidade da rede ao longo do tempo.

Estes custos são repartidos pelos veículos pesados e por outros veículos em função do número de quilómetros, reais e previsionais, por eles percorridos, podendo ser ajustados por coeficientes de equivalência objetivamente justificados, como os estabelecidos no n.º 3.

## 2 — Custos de exploração, gestão e cobrança de portagens:

Este tipo de custos inclui todos os custos incorridos pelo operador da infraestrutura que não sejam abrangidos pelo n.º 1 e que dzigam respeito à implementação, funcionamento e gestão da infraestrutura e do sistema de portagens, nomeadamente:

Os custos de construção, implantação e manutenção de cabines de pagamento de portagens e outros sistemas de pagamento;

Os custos de exploração, gestão e aplicação dos sistemas de cobrança de portagem;

As taxas e encargos administrativos respeitantes aos contratos de concessão;

Os custos de gestão, administrativos e de serviços relativos à exploração da infraestrutura.

Os custos podem ainda incluir uma remuneração de capital ou uma margem de lucro que reflita o nível de risco transferido.

Estes custos são repartidos, de forma equitativa e transparente, entre todas as classes de veículos sujeitas ao sistema de portagens.

3 — Quota de tráfego de mercadorias, coeficientes de equivalência e mecanismos de correção:

O cálculo das portagens baseia-se no número de quilómetros, real ou previsional, percorridos pelos veículos pesados, ajustado, se assim for decidido, por coeficientes de equivalência que reflitam o acréscimo nos custos de construção e de reparação das infraestruturas utilizadas pelos veículos pesados.

O quadro seguinte estabelece um conjunto de coeficientes de equivalência indicativos. Sempre que forem fixados coeficientes de equivalência diferentes, estes devem ser calculados com base em critérios objetivamente justificáveis e tornados públicos:

Classe do veículo <sup>(1)</sup>	Coeficientes de equivalência		
	Reparação estrutural <sup>(2)</sup>	Investimentos	Manutenção anual
Entre 3,5 t e 7,5t, classe 0 . . . . .	1	1	1
>7,5 t, Classe I . . . . .	1,96	1	1
>7,5 t, Classe II . . . . .	3,47	1	1
>7,5 t, Classe III . . . . .	5,72	1	1

<sup>(1)</sup> Para determinação das classes de veículos, v. anexo III.

<sup>(2)</sup> As classes de veículos correspondem, respetivamente, à seguinte carga por eixo: 5,5 t; 6,5 t; 7,5 t e 8,5 t.

#### ANEXO III

#### Determinação indicativa das classes de veículos

(a que se refere o n.º 11 do artigo 2.º-A)

As classes de veículos são definidas no quadro infra.

Os veículos são classificados em subcategorias 0, I, II, III, consoante os danos causados ao pavimento rodoviário

por ordem crescente (a classe III é a que mais danos causa às infraestruturas rodoviárias). Esses danos apresentam um aumento exponencial à medida que aumenta a carga por eixo.

Todos os veículos a motor e conjuntos de veículos com um peso máximo autorizado inferior a 7,5 t fazem parte da classe 0.

#### Veículos a motor

Eixos motores equipados com suspensão pneumática ou considerada equivalente <sup>(1)</sup>		Outros sistemas de suspensão dos eixos motores		Classe de danos	
Número de eixos e peso bruto máximo autorizado (toneladas)		Número de eixos e peso bruto máximo autorizado (toneladas)			
Igual ou superior a	Inferior a	Igual ou superior a	Inferior a		
<b>2 eixos</b>					
7,5	12	7,5	12	I	
12	13	12	13		
13	14	13	14		
14	15	14	15		
15	18	15	18		
<b>3 eixos</b>					
15	17	15	17	II	
17	19	17	19		
19	21	19	21		
21	23	21	23		
23	25				
25	26				
		23	25		
		25	26		
<b>4 eixos</b>					
23	25	23	25		I
25	27	25	27		
27	29			II	
		27	29		
		29	31		
		31	32		
29	31				
31	32				

<sup>(1)</sup> Suspensões consideradas equivalentes, de acordo com a definição constante do anexo II da Diretiva 96/53 do Conselho de 25 de julho, que fixa as dimensões máximas autorizadas ao tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade.

## Conjunto de veículos (veículos articulados e conjuntos veículo-reboque)

Eixos motores equipados com suspensão pneumática ou considerada equivalente		Outros sistemas de suspensão dos eixos motores		Classe de danos
Número de eixos e peso bruto máximo autorizado (em toneladas)		Número de eixos e peso bruto máximo autorizado (em toneladas)		
Igual ou superior	Inferior a	Igual ou superior a	Inferior a	
<b>2+1 eixos</b>				I
7,5	12	7,5	12	
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<b>2+2 eixos</b>				II
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	
31	33	31	33	
33	36	33	36	
36	38			
<b>2+3 eixos</b>				
36	38	36	38	
38	40			
<b>3+2 eixos</b>				III
		38	40	
<b>3+2 eixos</b>				II
36	38	36	38	
38	40			
<b>3+2 eixos</b>				III
		38	40	
40	44	40	44	
<b>3+3 eixos</b>				I
36	38	36	38	
38	40			
<b>3+3 eixos</b>				II
		38	40	
40	44	40	44	

**Decreto-Lei n.º 148/2014**

de 9 de outubro

O Governo aprovou através do Decreto-Lei n.º 287/2007, de 17 de agosto, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 65/2009, de 20 de março, e 167-B/2013, de 31 de dezembro, o enquadramento nacional de sistemas de incentivos ao investimento nas empresas, que define as condições e regras a observar na criação de sistemas de incentivos, os quais são um dos instrumentos fundamentais das políticas públicas de dinamização económica.

A alteração introduzida pelo Decreto-Lei n.º 167-B/2013, de 31 de dezembro, veio acolher a flexibilização permitida nas Orientações relativas aos auxílios com finalidade regional para 2014-2020, de 28 de junho de 2013, da Comissão, publicadas na série C 209 do *Jornal Oficial da União Europeia*, de 23 de julho de 2013, bem como da Decisão que prorrogou o mapa de auxílios com finalidade regional de Portugal «Auxílio estatal n.º SA.3471 (2013/N) — Portugal», adotando a possibilidade de, no âmbito dos sistemas de incentivos criados ao abrigo do presente enquadramento, as decisões de concessão de apoios poderem ser tomadas até à data limite de 30 de junho de 2014.

O Regulamento (UE) n.º 651/2014, da Comissão, de 16 de junho de 2014, que declara certas categorias de auxílio compatíveis com o mercado interno, em aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado, no número 3 do artigo 58.º,

veio permitir a adoção de decisões de atribuição de apoios até à data limite de 31 de dezembro de 2014, com exceção das decisões a adotar na categoria dos apoios relativos aos auxílios com finalidade regional, cuja data limite foi fixada em 30 de junho de 2014.

O Regulamento (UE) n.º 1407/2013, da Comissão, de 18 de dezembro, relativo à aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios *de minimis* veio igualmente prever, no n.º 3 do artigo 7.º, a manutenção dos auxílios *de minimis* individuais concedidos ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1998/2006, da Comissão, de 15 de dezembro de 2006, até à data limite de 30 de junho de 2014.

Importa agora acolher este novo limite temporal, desde 2007 até 31 de dezembro de 2014, para a adoção das decisões de atribuição de apoios no âmbito dos sistemas de incentivos ao investimento nas empresas.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

**Artigo 1.º****Objeto**

O presente diploma procede à terceira alteração ao Decreto-Lei n.º 287/2007, de 17 de agosto, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 65/2009, de 20 de março, e 167-B/2013,