



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 120/2021

de 24 de dezembro

Sumário: Procede ao ajustamento das classes 1 e 2 de veículos para efeitos de aplicação das tarifas de portagem.

Por razões decorrentes do progresso técnico, verifica-se que, quanto aos modernos sistemas de gestão de tração dos veículos, e aos modos de acionamento dos eixos motores de tração elétrica, os veículos híbridos ou integralmente elétricos podem vir a ser, de forma progressivamente mais generalizada, considerados como veículos com tração às quatro rodas permanente ou inserível, nos termos e para os efeitos do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 71/2018, de 5 de setembro, impedindo assim a sua reclassificação na classe 1 de portagens ao abrigo daquele diploma.

Considerando que estas tipologias de veículos 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.

O impulso significativo que os veículos híbridos e elétricos tiveram nos últimos anos no nosso país é bem patente. A título de exemplo, salienta-se que, à data, estão matriculados em Portugal mais de 150 000 veículos híbridos e elétricos, dos quais cerca de 42 000 são integralmente elétricos. 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, a verdade é que, para aqueles cuja altura está entre 1,1 m e 1,3 m, e que, portanto, poderiam ser eventualmente objeto de reclassificação ao abrigo do Decreto-Lei n.º 71/2018, de 5 de setembro, a situação é menos clara.

De facto, a evolução tecnológica que está associada aos veículos híbridos e elétricos, em matéria de sistemas de gestão de tração, e as formas e momentos de acionamento de um segundo eixo motor, vieram colocar novamente na ordem do dia o tema da reclassificação de veículos na classe 1 de portagens, quando está eventualmente em causa a tração às quatro rodas permanente ou inserível. O que aparentemente impossibilita que os veículos híbridos ou totalmente elétricos, com dois eixos motores, possam ser reclassificados como classe 1, quando têm uma altura medida na vertical do primeiro eixo acima dos 1,1 m, é o facto de poderem ser considerados como tração às quatro rodas inserível.

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.

Ora, nos termos do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 71/2018, de 5 de setembro, quer «os veículos ligeiros de passageiros e mistos, com dois eixos, peso bruto superior a 2300 kg e igual ou inferior a 3500 kg, com lotação igual ou superior a cinco lugares e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo do veículo, igual ou superior a 1,10 m e inferior a 1,30 m», quer «os veículos ligeiros de passageiros, mistos ou mercadorias, com dois eixos, peso bruto superior igual ou inferior a 2300 kg, e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,10 m e inferior a 1,30 m», e «desde que não apresentem tração às quatro rodas permanente ou inserível», «pagam a tarifa de portagem relativa à classe 1 quando utilizem o sistema de pagamento automático».

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 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.

Concomitantemente, pelo presente decreto-lei procede-se também à terceira alteração ao Decreto-Lei n.º 112/2009, de 18 de maio, na sua redação atual, de modo a suprimir do n.º 3 do artigo 4.º-A deste diploma a referência ao prazo máximo definido na portaria a que se refere o n.º 2 do artigo 17.º do Regulamento da Matrícula dos Automóveis, Seus Reboques, Motociclos, Ciclomotores, Triciclos, Quadriciclos, Máquinas Industriais e Máquinas Industriais Rebocáveis, aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 54/2005, de 3 de março, na sua redação atual, para que o mesmo passe a constar exclusivamente da referida portaria, assim suprimindo a redundância, e dando conformidade ao disposto na referida disposição legal.

Foi promovida a audição da Associação do Comércio Automóvel de Portugal.

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 decreto-lei procede:

a) À terceira alteração ao Decreto-Lei n.º 112/2009, de 18 de maio, na sua redação atual, que procede à alteração ao Decreto-Lei n.º 54/2005, de 3 de março, que aprovou o Regulamento de Matrícula dos Automóveis, Seus Reboques, Motociclos, Ciclomotores, Triciclos, Quadriciclos, Máquinas Industriais e Máquinas Industriais Rebocáveis e estabelece a instalação obrigatória de um dispositivo eletrónico de matrícula em todos os veículos automóveis e seus reboques, em todos os motociclos e os triciclos autorizados a circular em infraestruturas rodoviárias onde seja devido o pagamento de taxa de portagem;

b) À primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 71/2018, de 5 de setembro, que procede ao ajustamento das classes 1 e 2 de veículos para efeitos de aplicação das tarifas de portagem por quilómetro de autoestrada.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 112/2009, de 18 de maio

O artigo 4.º-A do Decreto-Lei n.º 112/2009, de 18 de maio, na sua redação atual, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 4.º-A

[...]

- 1 —
- 2 —



3 — O pagamento previsto na alínea d) do n.º 1 é efetuado no prazo máximo definido na portaria a que se refere o n.º 2 do artigo 17.º do Regulamento, devendo o proprietário da viatura assegurar a efetivação do mesmo nas modalidades regulamentadas.

- 4 —
- 5 —
- 6 —
- 7 —
- 8 —»

Artigo 3.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 71/2018, de 5 de setembro

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

«Artigo 2.º

[...]

- 1 —
- 2 —

3 — Para efeitos dos números anteriores, a exigência da não apresentação de tração às quatro rodas permanente ou inserível aplica-se à tração mecânica, não sendo considerados para tal efeito os eixos que apresentem tração elétrica.»

Artigo 4.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação, com exceção do artigo anterior, que entra em vigor 30 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 25 de novembro de 2021. — *António Luís Santos da Costa* — *Hugo Santos Mendes*.

Promulgado em 18 de dezembro de 2021.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 21 de dezembro de 2021.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

114841106