

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 71/2018

de 5 de setembro

As tarifas de portagem são aplicadas com base na classificação dos veículos em quatro classes distintas, de acordo, entre outros, com a altura medida à vertical do primeiro eixo do veículo, sendo que a diferenciação entre as classes 1 e 2 é estabelecida pelo limiar dos 1,10 m de altura. O Decreto-Lei n.º 39/2005, de 17 de fevereiro, estabeleceu, contudo, uma exceção àquela regra geral de classificação, com o propósito de promover os automóveis monovolumes e que veio atribuir-lhes a classe 1, não obstante terem uma altura superior a 1,10 m.

Assim, desde 2005, os veículos ligeiros de passageiros e mistos com uma altura, medida à vertical do primeiro eixo do veículo, igual ou superior a 1,10 m e inferior a 1,30 m, com peso bruto superior a 2300 kg e igual ou inferior a 3500 kg, com lotação igual ou superior a 5 lugares e 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.

Aquela exceção conduziu, não obstante, a um desajustamento no sistema de classificação de veículos para efeitos de portagem em Portugal. Com efeito, são classificados como classe 2 veículos com características geométricas semelhantes aos automóveis monovolumes mas que, por terem um peso bruto igual ou inferior a 2300 kg, não se reconduzem à exceção e, portanto, pagam taxas de portagem mais elevadas.

Este desajustamento tornou-se mais evidente com os desenvolvimentos ocorridos na indústria automóvel, nomeadamente com a tendência de compactação do *design* dos novos modelos, motivada por questões de eficiência energética e ambiental e por questões de segurança.

Em particular, a Diretiva sobre Proteção de Peões — a Diretiva n.º 2003/102/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de novembro de 2003, que veio alterar a Diretiva 70/156/CEE do Conselho, e que foi entretanto substituída pelo Regulamento (CE) n.º 78/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de janeiro — veio obrigar os construtores de automóveis a introduzirem alterações significativas no *design* dos veículos, aumentando a sua altura frontal e a inclinação do *capot* e, consequentemente, a altura média ao solo medida sobre o centro do eixo dianteiro. De igual modo, a procura incessante de eficiência nas emissões de CO₂ tem levado à tendência de redução da dimensão e peso dos veículos, em simultâneo com o aumento do seu habitáculo interior, tendo como resultado o aumento da altura final do *capot* dos veículos.

Ora, a desadequação dos critérios de distinção das classes 1 e 2 de veículos em Portugal a esta realidade provocou uma distorção do mercado automóvel, que se traduz numa menor penetração de uma nova tipologia de veículos compactos mais eficientes e seguros em comparação com outros países europeus e em relação ao que seria desejável.

Urge, por isso, corrigir este manifesto desajustamento e repor condições para que Portugal possa continuar a beneficiar dos desenvolvimentos positivos da indústria automóvel.

Paralelamente, é inegável o esforço europeu no sentido da consideração do impacto ambiental na tarifação dos veículos que circulam em autoestradas. Esta tendência traduz-se, não só, nas alterações aprovadas em 2006 e 2011 à Diretiva n.º 1999/62/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 1999, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas — a «Diretiva Eurovinheta» — como também pelas medidas que a Comissão Europeia tem vindo a propor e a implementar no âmbito da agenda «A Europa em Movimento» em matéria de mobilidade limpa.

Nesse sentido, impõe-se que os ajustamentos ao sistema de classes de portagem tomem expressamente em conta as Normas Ambientais EURO relativas às emissões automóveis — nomeadamente a Norma EURO 6, prevista no Regulamento (UE) n.º 459/2012, da Comissão, de 29 de maio de 2012.

Os ajustamentos ora introduzidos aplicam-se a todos os lanços de autoestrada com portagem, independentemente do respetivo regime de exploração, implicando a modificação dos respetivos contratos de concessão ou subconcessão.

Assim:

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

Artigo 1.º

Âmbito

O presente decreto-lei 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

Tarifa de portagem

1 — 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, 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 e cumpram a Norma EURO 6, prevista no Regulamento (UE) n.º 459/2012, da Comissão, de 29 de maio de 2012.

2 — Os veículos ligeiros de passageiros, mistos ou mercadorias, com dois eixos, peso bruto igual ou inferior a 2300 kg, e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo do veículo, igual ou superior a 1,10 m e inferior a 1,30 m, 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 e cumpram a Norma EURO 6.

Artigo 3.º

Entrada em vigor e produção de efeitos

1 — O presente decreto-lei entra em vigor no dia 1 de janeiro de 2019.

2 — A exigência do cumprimento da Norma EURO 6 prevista no n.º 1 do artigo anterior só é aplicável aos

veículos com matrícula posterior à entrada em vigor do presente decreto-lei.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 9 de agosto de 2018. — *António Luís Santos da Costa* — *Mário José Gomes de Freitas Centeno* — *Guilherme Waldemar Goulão dos Reis d'Oliveira Martins*.

Promulgado em 29 de agosto de 2018.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 30 de agosto de 2018.

Pelo Primeiro-Ministro, *Maria Manuel de Lemos Leitão Marques*, Ministra da Presidência e da Modernização Administrativa.

111621404

NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Aviso n.º 108/2018

Por ordem superior se torna público que, a 21 de julho de 2015 e a 22 de maio de 2018, foram recebidas Notas, respetivamente, pela Embaixada de Portugal em Praga e pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros da República Checa, em que se comunica terem sido cumpridas as respetivas formalidades internas de aprovação do Acordo de Cooperação entre a República Portuguesa e a República Checa nos domínios da Língua, Cultura, Educação, Ciência, Juventude e Desporto, assinado em Praga, em 1 de julho de 2015.

O referido Acordo foi aprovado pelo Decreto n.º 32/2017, publicado na 1.ª série do *Diário da República* n.º 206, de 25 de outubro de 2017.

Nos termos do seu artigo 17.º, este Acordo entra em vigor sessenta dias após a receção da última notificação, por escrito e por via diplomática, de que foram cumpridos os requisitos de direito interno das Partes necessários para o efeito, ou seja, a 21 de julho de 2018.

Direção-Geral dos Assuntos Europeus, 28 de agosto de 2018. — O Diretor-Geral, *Rui Manuel Vinhas Tavares Gabriel*.

111614674

AGRICULTURA, FLORESTAS E DESENVOLVIMENTO RURAL

Portaria n.º 248/2018

de 5 de setembro

A Portaria n.º 426/2009, de 23 de abril, com as alterações introduzidas pela Portaria n.º 1393/2009, de 27 de novembro, reconheceu como IG a designação «Lisboa», conferindo aos vinhos produzidos nesta região a possibilidade de usarem a menção «vinho regional» seguida

daquela indicação geográfica, reconhecendo dessa forma as suas aptidões para a produção de vinhos de qualidade e tipicidade próprias, salientando a importância e o valor económico gerado pelos produtos vitivinícolas da região.

O regime constante da referida portaria foi revisto nos termos da Portaria n.º 130/2014, de 25 de junho, adequando-o ao enquadramento jurídico constante do Regulamento (UE) n.º 1308/2013, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de dezembro de 2013.

Face à evolução das condições edafoclimáticas da região, as quais têm influência direta na maturação das uvas, verifica-se que o limite máximo do título alcoométrico volúmico adquirido do vinho com direito à menção «leve» se encontra desadequado, sendo necessário aumentá-lo em 0,5 % vol.

Assim,

Manda o Governo, pelo Ministro da Agricultura, Florestas e Desenvolvimento Rural, ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 4.º e no n.º 1 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 212/2004, de 23 de agosto, o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

A presente portaria procede à primeira alteração à Portaria n.º 130/2014, de 25 de junho, que define o regime para a produção e comércio dos vinhos e demais produtos vitivinícolas da indicação geográfica (IG) «Lisboa».

Artigo 2.º

Alteração à Portaria n.º 130/2014, de 25 de junho

O n.º 2 do artigo 11.º da Portaria n.º 130/2014, de 25 de junho, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 11.º

[...]

1 — [...]

2 — O vinho, vinho frisanse e vinho frisanse gaseificado que ostente o designativo ‘Leve’ deve possuir um título alcoométrico volúmico adquirido mínimo de 7,5 % vol. e máximo de 10,5 % vol., uma acidez total expressa em ácido tartárico igual ou superior a 4,5 g/l., bem como a sobrepressão máxima de 1 bar, no caso do vinho.

3 — [...]

4 — [...]

5 — [...]

6 — [...]]»

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Pelo Ministro da Agricultura, Florestas e Desenvolvimento Rural, *Luís Medeiros Vieira*, Secretário de Estado da Agricultura e Alimentação, em 30 de agosto de 2018.

111622409