

Proposta de Lei n.º 76/XIV/2.ª (GOV)

Título: Altera as condições de construção, certificação, exploração e os requisitos operacionais, administrativos, de segurança e de facilitação dos aeródromos civis nacionais para efeitos de ordenamento aeroportuário

Data de admissão: 9 de março de 2021

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

Índice

- I. Análise da iniciativa**
- II. Enquadramento parlamentar**
- III. Apreciação dos requisitos formais**
- IV. Análise de direito comparado**
- V. Consultas e contributos**
- VI. Avaliação prévia de impacto**

Elaborado por: Luís Marques e Elodie Rocha (DAC), Patrícia Pires (DAPLEN),

Luísa Colaço e Belchior Lourenço (DILP)

Data: 6 de abril de 2021

I. Análise da iniciativa

- **A iniciativa**

A presente iniciativa visa proceder à 2.^a alteração ao [Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio](#)¹, o qual consagra as condições de construção, certificação e exploração dos aeródromos civis nacionais, estabelece os requisitos operacionais, administrativos, de segurança e de facilitação a aplicar nessas infraestruturas e procede à classificação operacional dos aeródromos civis nacionais para efeitos de ordenamento aeroportuário.

Atendendo à respetiva exposição de motivos, os proponentes consideram essencial rever a legislação atualmente em vigor, com o intuito de garantir a dispensa de pareceres autárquicos aplicáveis à concretização de investimentos considerados de superior interesse nacional, em particular a construção de aeroportos.

Por este motivo, a necessidade de alterar o referido regime prende-se, não só com o facto de criar um sistema diferenciado para os aeródromos e para os aeroportos, considerando que os pareceres das autarquias locais são indispensáveis no que concerne a projetos locais, como também com a necessidade de equiparar os requisitos aplicáveis à construção de um aeroporto aos atualmente existentes para as infraestruturas rodoviárias e ferroviárias.

¹ Diploma retirado do sítio na Internet do Diário da República Eletrónico (<https://dre.pt>). Todas as referências legislativas são feitas para o portal oficial do Diário da República Eletrónico, salvo indicação em contrário.

- **Enquadramento jurídico nacional**

O [Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio](#)², alterado e republicado pelo [Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio](#), fixa as condições de construção, certificação e exploração dos aeródromos civis nacionais e estabelece os requisitos operacionais, administrativos, de segurança e de facilitação a aplicar nessas infraestruturas, procedendo à classificação operacional dos aeródromos civis nacionais para efeitos de ordenamento aeroportuário, como forma de disciplinar a construção, ampliação ou modificação e a certificação e exploração das infraestruturas aeroportuárias, com vista à segurança das operações aéreas e à proteção de pessoas e bens à superfície.

São excluídos da aplicação deste diploma legal os aeródromos sob gestão, comando ou responsabilidade de entidades públicas às quais estejam cometidas funções de defesa militar, manutenção da ordem pública, segurança, fiscalização e investigação criminal, ainda que utilizados em operações com aeronaves civis; as pistas para aeronaves ultraleves; as pistas para fins agrícolas; os heliportos utilizados exclusivamente em emergência médica; e as pistas e heliportos utilizados por meios aéreos de combate a incêndios ou outros fins de proteção civil³.

O parecer prévio da [Autoridade Nacional da Aviação Civil](#) (ANAC) é condição de viabilidade da construção, ampliação ou modificação de um aeródromo. O requerimento a suscitar a emissão desse parecer deve, nos termos do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, ser instruído com diversos documentos, destacando-se aqui a declaração da câmara municipal da área comprovativa de que a localização pretendida é compatível com o respetivo plano diretor municipal, uma memória descritiva e justificativa da finalidade do projeto, o parecer favorável de todas as câmaras municipais dos concelhos potencialmente afetados, e o parecer técnico vinculativo emitido pela autoridade nacional competente no domínio da meteorologia. A

² Diploma retirado do sítio na *Internet* do Diário da República Eletrónico. Todas as referências legislativas nesta parte da nota técnica são feitas para o portal oficial do Diário da República Eletrónico, salvo indicação em contrário.

³ Cfr. n.º 3 do artigo 1.º.

inexistência dos dois últimos pareceres referidos constitui fundamento para indeferimento liminar do requerimento.

Para além de prever as regras para a certificação de aeródromos, este diploma procede ainda à classificação dos aeródromos, dividindo-os em quatro classes, dependendo da verificação de determinados requisitos operacionais (cfr. artigos 14.º a 17.º).

As servidões aeronáuticas decorrentes da construção deste tipo de infraestruturas encontram-se reguladas pelo [Decreto-Lei n.º 45 987, de 22 de outubro de 1964](#), que estabelece o regime a que ficam sujeitas a servidões aeronáuticas as zonas confinantes com aeródromos civis e instalações de apoio à aviação civil, compete o estudo da constituição, modificação ou extinção destas servidões, bem como a preparação do respetivo decreto às entidades previstas no [Decreto-Lei n.º 45986, de 22 de outubro de 1964](#).

A ANAC é a entidade nacional em matéria de aviação civil, exercendo funções de regulação, fiscalização e supervisão deste setor, e regendo-se pelos estatutos aprovados pelo [Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março](#), em conformidade com o regime estabelecido na [Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto](#)⁴, que aprova a lei-quadro das entidades administrativas independentes.

Nos termos do artigo 4.º dos seus Estatutos, a “ANAC tem por missão regular e fiscalizar o setor da aviação civil e supervisionar e regulamentar as atividades desenvolvidas neste setor, excluindo-se do seu âmbito de atuação as atividades desenvolvidas no setor da aviação militar”.

De entre as suas atribuições, destacam-se: assegurar o bom ordenamento das atividades no âmbito da aviação civil, regulando e fiscalizando as condições do seu exercício e promovendo a proteção dos respetivos utentes; assegurar a regulação de segurança do setor da aviação civil; promover a segurança aérea, regulamentando, supervisionando, auditando, inspecionando e fiscalizando as organizações, as

⁴ Texto consolidado.

atividades, os equipamentos, os sistemas e as instalações do setor da aviação civil; estabelecer objetivos de segurança na sua vertente *safety* para a operação de meios aéreos ou de infraestruturas de apoio à operação de meios aéreos; e supervisionar e garantir o cumprimento das normas europeias que regulam o céu único europeu bem como das restantes normas internacionais em matéria de navegação aérea, enquanto autoridade supervisora nacional.

Importa ainda referir o [Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro](#)⁵, que estabelece o regime jurídico da avaliação de impacte ambiental (AIA) dos projetos públicos e privados suscetíveis de produzirem efeitos significativos no ambiente, transpondo a Diretiva n.º 2011/92/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro, relativa à avaliação dos efeitos de determinados projetos públicos e privados no ambiente.

Nos termos deste diploma, ficam sujeitos a avaliação de impacte ambiental a “construção de vias para o tráfego ferroviário de longo curso e aeroportos cuja pista de descolagem e de aterragem tenha um comprimento de pelo menos 2100 m⁶”.

II. Enquadramento parlamentar

- **Iniciativas pendentes (iniciativas legislativas e petições)**

Efetuada uma pesquisa à base de dados da atividade parlamentar (AP) sobre iniciativas e petições, não se verificou a existência de qualquer iniciativa versando sobre matéria idêntica ou conexa.

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

⁵ Texto consolidado.

⁶ Cfr. ponto 7. a) do anexo I.

Do mesmo modo, consultada a AP, verificou-se que não foram apresentadas iniciativas legislativas ou petições precedentes sobre a matéria nas últimas duas sessões legislativas.

III. Apreciação dos requisitos formais

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

A iniciativa em apreço é apresentada pelo Governo, no âmbito do seu poder de iniciativa e da sua competência política, em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 167.º e na alínea d) do n.º 1 do artigo 197.º da [Constituição](#) e no n.º 1 do artigo 119.º do [Regimento da Assembleia da República](#) (Regimento)⁷.

Assume a forma de proposta de lei, nos termos do n.º 2 do artigo 119.º do Regimento, encontra-se redigida sob a forma de artigos, tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal e é precedida de uma breve exposição de motivos, mostrando-se, assim, conforme com o disposto no n.º 1 do artigo 124.º do Regimento. De igual modo, observa os requisitos formais relativos às propostas de lei, constantes do n.º 2 do artigo 124.º do Regimento.

O n.º 3 do artigo 124.º do Regimento prevê que as propostas de lei devem ser acompanhadas dos estudos, documentos e pareceres que as tenham fundamentado. Em idêntico sentido, o [Decreto-Lei n.º 274/2009, de 2 de outubro](#)⁸, que regula o procedimento de consulta de entidades, públicas e privadas, realizado pelo Governo, dispõe, no n.º 1 do artigo 6.º, que “os atos e diplomas aprovados pelo Governo cujos projetos tenham sido objeto de consulta direta contêm, na parte final do respetivo preâmbulo ou da exposição de motivos, referência às entidades consultadas e ao carácter obrigatório ou facultativo das mesmas”. Dispõe ainda, no n.º 2, que “no caso de propostas de lei, deve ser enviada cópia à Assembleia da República dos pareceres

⁷ As ligações para a Constituição e para o Regimento são feitas para o portal oficial da Assembleia da República.

⁸ Diploma consolidado disponível no portal oficial do Diário da República Eletrónico (<https://dre.pt/application/file/491041>).

ou contributos resultantes da consulta direta às entidades cuja consulta seja constitucional ou legalmente obrigatória e que tenham sido emitidos no decurso do procedimento legislativo do Governo”.

O Governo não juntou quaisquer estudos, documentos ou pareceres que tenham fundamentado a apresentação da proposta de lei. Todavia, o Governo, na exposição de motivos, menciona que devem ser ouvidos os órgãos de governo próprio das regiões autónomas e a Associação Nacional de Municípios Portugueses.

A proposta de lei respeita os limites à admissão das iniciativas, previstos no n.º 1 do artigo 120.º do Regimento, uma vez que parece não infringir a Constituição ou os princípios nela consignados e define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa.

A presente iniciativa é subscrita pelo Primeiro-Ministro, pelo Ministro de Estado das Infraestruturas e da Habitação, e pelo Secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares, mencionando ter sido aprovada em Conselho de Ministros em 5 de março de 2021, dando cumprimento ao disposto no n.º 2 do artigo 123.º do Regimento.

A proposta de lei em apreciação deu entrada a 8 de março de 2021 e foi admitida a 9 de março, data em que, por despacho de S. Ex.ª o Presidente da Assembleia da República, baixou, na generalidade, à Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação (6.ª), tendo sido anunciada na sessão plenária do dia 11 de março.

- **Verificação do cumprimento da lei formulário**

A [Lei n.º 74/98, de 11 de novembro](#)⁹, alterada e republicada pela Lei n.º 43/2014, de 11 de julho, doravante designada lei formulário, contém um conjunto de normas sobre a publicação, identificação e formulário dos diplomas que são relevantes em caso de aprovação da presente iniciativa e que, por isso, deverão ser tidas em conta no decurso do processo da especialidade na comissão, em particular aquando da redação final.

⁹ Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, sobre a publicação, a identificação e o formulário dos diplomas, alterada e republicada pelas Leis n.ºs 2/2005, de 24 de janeiro, 26/2006, de 30 de junho, 42/2007, de 24 de agosto, e 43/2014, de 11 de julho.

Desde logo cumpre referir que a iniciativa *sub judice* contém uma exposição de motivos e obedece ao formulário das propostas de lei, apresentando sucessivamente, após o articulado, a data de aprovação em Conselho de Ministros (5 de março de 2021) e as assinaturas do Primeiro-Ministro, do Ministro de Estado das Infraestruturas e da Habitação e do Secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares, mostrando-se em conformidade com o disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 13.º da lei formulário¹⁰.

A proposta de lei, que “*Altera as condições de construção, certificação, exploração e os requisitos operacionais, administrativos, de segurança e de facilitação dos aeródromos civis nacionais para efeitos de ordenamento aeroportuário*”, tem um título que traduz sinteticamente o seu objeto, observando o disposto no n.º 2 do artigo 7.º da lei formulário. Todavia, em caso de aprovação, o título poderá ser objeto de aperfeiçoamento formal, em sede de apreciação na especialidade ou em redação final, para ir ao encontro das regras de legística formal, segundo as quais “o título de um ato de alteração deve referir o título do ato alterado”. Assim, caso seja aprovada na generalidade, sugere-se a seguinte redação para o título:

«Alteração ao Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, que fixa as condições de construção, certificação, exploração e os requisitos operacionais, administrativos, de segurança e de facilitação dos aeródromos civis nacionais para efeitos de ordenamento aeroportuário».

Através da consulta do Diário da República Eletrónico verificou-se que o Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, foi alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio, pelo que, em caso de aprovação, esta será a sua segunda alteração.

Encontra-se assim respeitada a segunda parte do disposto no n.º 1 do artigo 6.º da lei formulário, segunda a qual “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”, uma vez que no artigo 1.º do projeto de lei é mencionado o diploma que alterou o Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, já acima referido.

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.

A previsão de início de vigência da iniciativa no dia seguinte ao da sua publicação, de acordo com o artigo 5.º, mostra-se conforme com o previsto no n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário, segundo o qual os atos legislativos «entram em vigor no dia neles fixado, não podendo, em caso algum, o início de vigência verificar-se no próprio dia da publicação».

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

IV. Análise de direito comparado

- **Enquadramento no plano da União Europeia**

O Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia ([TFUE¹¹](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:9e8d52e1-2c70-11e6-b497-01aa75ed71a1.0019.01/DOC_3&format=PDF)) dispõe no n.º 2 do seu artigo 100.º que “o Parlamento Europeu e o Conselho, deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário, podem estabelecer disposições adequadas para os transportes marítimos e aéreos”. Além disso, o artigo 191.º do TFUE preceitua que a política da União no domínio do ambiente basear-se-á nos princípios da precaução e da ação preventiva, da correção, prioritariamente na fonte, dos danos causados ao ambiente e do poluidor-pagador.

¹¹ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:9e8d52e1-2c70-11e6-b497-01aa75ed71a1.0019.01/DOC_3&format=PDF

A [Diretiva 2011/92/UE¹²](#) relativa à avaliação dos efeitos de determinados projetos públicos e privados no ambiente, também designada de Diretiva AIA – acrónimo de Avaliação de Impacto Ambiental –, tem como objetivo garantir um elevado nível de proteção do ambiente e que as preocupações ambientais são integradas na preparação e autorização de projetos. Esses projetos, sejam projetos públicos ou privados, constam enumerados nos Anexos I e II (abrangendo, por exemplo, aeroportos, instalações nucleares, vias férreas, estradas, instalações de eliminação de resíduos, estações de tratamento de águas residuais, etc.) da diretiva. O anexo I, no seu ponto 7, alínea a) prevê *a construção de vias para o tráfego ferroviário de longo curso e de aeroportos cuja pista de descolagem e de aterragem tenha um comprimento de, pelo menos, 2100 metros*. Nos termos do disposto no seu artigo 4.º, *os projectos incluídos no anexo I serão submetidos a uma avaliação nos termos dos artigos 5.º a 10.º*.

A [Diretiva 2014/52/UE¹³](#), que entrou em vigor em 25 de abril de 2014, veio alterar a Diretiva 2011/92/UE no sentido de criar uma regulamentação mais inteligente através da redução do ónus administrativo, aumentando o nível de proteção do ambiente de modo a permitir a tomada de decisões comerciais mais sólidas, previsíveis e sustentáveis em investimentos públicos e privados e tendo em conta as ameaças e desafios atuais. Assim, no quadro do processo AIA, o autor do projeto pode requerer que a autoridade competente especifique o que deverá ser abrangido pela informação da AIA a ser fornecida, devendo o dono da obra fornecer informação sobre o impacto ambiental, as autoridades ambientais e o público, bem como as autoridades locais e regionais¹⁴ devem ser informados e consultados, devendo o público ser informado da respetiva decisão.

Na sequência da pandemia de COVID-19 e dos seus impactos ulteriores nos transportes, o Parlamento aprovou, em 19 de junho de 2020, a [resolução sobre os](#)

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex:32011L0092>

¹³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex:32014L0052>

¹⁴ O n.º 1 do artigo 6.º estipula que “Os Estados-membros tomam as medidas necessárias para assegurar que as autoridades a quem o projeto possa interessar, em virtude da sua responsabilidade específica em matéria de ambiente ou das suas competências a nível local e regional, tenham a possibilidade de emitir o seu parecer sobre as informações fornecidas pelo dono da obra e sobre o pedido de autorização, tendo em conta, se for caso disso, os casos referidos no artigo 8.º-A n.º3. Para o efeito, os Estados-Membros designam as autoridades a consultar, em geral ou caso a caso. (...)”.

[transportes e o turismo em 2020 e nos anos seguintes](#)¹⁵, apelando a que se apoiem os setores dos transportes e do turismo de forma célere a curto e a longo prazo, a fim de garantir a sua sobrevivência e competitividade.

No que concerne a aeródromos, o [Regulamento \(UE\) n.º 139/2014](#)¹⁶ tinha por objetivo introduzir os requisitos aplicáveis em toda a União Europeia para a gestão, a certificação e a operação de aeródromos, que substituem as regras nacionais em matéria de segurança de aeródromos. Estabelece que os Estados-membros devem assegurar a realização das consultas sobre os impactos das propostas de construções na segurança, bem como no que respeita aos riscos relacionados com as atividades humanas e a afetação de terrenos. O anexo I do Regulamento (UE) n.º 139/2014 foi alterado em 2018 pelo [Regulamento \(UE\) n.º 2018/401](#)¹⁷ no que respeita à classificação das pistas.

Além disso, o [Regulamento \(CE\) n.º 1108/2009](#)¹⁸, de 21 de outubro de 2009, que altera o Regulamento (CE) n.º 216/2008 no que se refere aos aeródromos, à gestão do tráfego aéreo e aos serviços de navegação aérea, e que revoga a Diretiva 2006/23/CE, veio alargar as responsabilidades da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA)¹⁹ no sentido de abranger os aeródromos. Por fim, cumpre referir o [Regulamento de execução \(UE\) n.º 628/2013](#)²⁰, de 28 de junho de 2013, relativo aos métodos de trabalho da Agência Europeia para a Segurança da Aviação no respeitante à realização de inspeções de normalização e ao controlo da aplicação das regras do Regulamento (CE) n.º 2016/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 736/2006.

- **Enquadramento internacional**

- **Países europeus**

¹⁵https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2020-0169_PT.html

¹⁶<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32014R0139>

¹⁷<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex%3A32018R0401>

¹⁸<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex%3A32009R1108>

¹⁹<https://www.easa.europa.eu/>

²⁰<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32013R0628>

A legislação comparada é apresentada para os seguintes Estados da União Europeia: Espanha e Suécia.

ESPANHA

Para efeitos do contexto legal da matéria em apreço, cumpre referir os termos previstos na [Constituição Espanhola](#)²¹, nomeadamente no seu [artículo 149](#), n.º1, 20ª, onde se define a competência exclusiva do Estado no que concerne a matérias onde se incluem, entre outros, os «*aeropuertos de de interés general*».

Nos termos da [Ley 48/1960, de 21 de julio](#), sobre *Navegación Aérea*, refere o n.º 2 do seu [artículo cuatro](#) que se reconhece o justo equilíbrio entre os interesses da economia nacional e dos direitos das pessoas residentes nos espaços afetados pelo funcionamento das infraestruturas aeroportuária de competência estatal, relevando aqui as garantias constantes da alínea a) do n.º 2, o n.º 3 e o papel das Comissões Mistas criadas para efeitos da análise dos impactos ocasionados por cada aeroporto que se enquadre no presente âmbito. Refere ainda o n.º 4 que, para efeitos da aprovação dos planos de ação e estabelecimento dos elementos constantes no n.º 2 supracitado, o Ministério competente recolherá o relatório das entidades públicas regionais afetadas pelas referidas servidões de acordo com o disposto nos artigos [82](#) e [83](#) da [Ley 30/1992, de 26 de noviembre](#)²², sendo de relevar o n.º 1 do artigo 83, onde refere o caráter facultativo e não vinculativo, salvo disposição expressa em contrário.

Releva adicionalmente para a presente análise a [Ley 21/2003, de 7 de julio](#), de *Seguridad Aérea*, onde se define as competências dos diferentes organismos da administração pública espanhola no que concerne a matérias de aviação civil e temas conexos, conforme expresso no seu [artículo 1](#). Atendendo à classificação de aeroportos constante do [artículo 73](#) (5 Grupos de Aeroportos, em função do volume de tráfego de passageiros, sendo que os Aeroportos de *Madrid-Barajas* e *Barcelona* se encontram definidos num grupo único), o [artículo 5](#) refere como competências adstritas ao

²¹ Diploma consolidado retirado do portal oficial *boe.es*. Todas as ligações eletrónicas a referencias legislativas referentes a Espanha são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário.

²² «*Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común*».

[Ministerio de de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana](#)²³, na alínea b) do n.º 1, «*La calificación de los aeropuertos civiles de interés general y la aprobación de sus planes directores*», sendo que o n.º 2 define os papéis dos diferentes Ministérios no que concerne às competências administrativas e sancionatórias destes organismos. Relativamente à construção e planificação dos sistemas aeroportuários, constantes do [artículo 9](#), refere o seu n.º 1 que a construção ou modificação estrutural (ou funcional) de aeródromos, heliportos, aeroportos civis e infraestruturas conexas, da competência da Administração Geral do Estado, requerem um processo de autorização dos ministérios supracitados, sendo que a construção, modificação e abertura ao tráfego aéreo dos aeródromos e aeroportos da competência das comunidades autónomas e elementos conexas, deverão ser também articulados com os Ministérios em questão, com carácter vinculativo destes organismos da Administração Central.

Relativamente aos designados «*Aeropuertos de interés general*», cuja legislação aplicável pode ser [sintetizada](#)²⁴ pelo do *Ministerio de de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*, cumpre relevar o [Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre](#), sobre «*calificación de aeropuertos civiles*», assim como o [artículo 9](#), n.º 1 da *Ley 21/2003, de 7 de julio*, assim como o [Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo](#), nomeadamente na verificação por parte dos órgãos da comunidade autónoma, prevista nos termos do [artículo 23](#)²⁵.

Já relativamente às infraestruturas de competência autónoma, conforme constante das [informações](#)²⁶ do *Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*, e no que

²³ A referência legislativa refere especificamente “*Ministerio de Fomento*”, sendo que a atual nomenclatura governativa remete para o *Ministerio de de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*, cabendo a este a definição das políticas e normativas aplicáveis no âmbito da aviação civil, assim como o papel da «*Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*», nos termos do n.º 2 do [artículo 2](#), e ainda do papel da «*Dirección General de Aviación Civil*», constante do [artículo 7](#), ambos do [Real Decreto 645/2020, de 7 de julio](#). As informações enunciadas foram retiradas do sítio na *Internet* do *Ministerio de de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*. [Consultado em 17 de março de 2021]. Disponível em WWW URL< <https://www.mitma.gob.es/>>.

²⁴ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na *Internet* do *Ministerio de de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*. [Consultado em 17 de março de 2021]. Disponível em WWW URL< <https://www.mitma.gob.es/areas-de-actividad/aviacion-civil/legislacion-del-sector-aereo/normativa-basica-del-sector-aereo-estructura/aeropuertos-y-aerodromos/aeropuertos-de-interes-general/calificacion-de-aeropuertos-civiles>>.

²⁵ «*Verificación por los órganos competentes de las Comunidades autónomas del cumplimiento de determinadas normas técnicas*».

²⁶ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na *Internet* do *Ministerio de de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*. [Consultado em 17 de março de 2021]. Disponível em WWW URL< <https://www.mitma.gob.es/aviacion-civil/politicas-aeroportuarias/infraestructuras-de-competencia-autonomica>>.

respeita à planificação, construção e modificação de instalações aeroportuárias da competência das regiões autónomas, as mesmas requerem a participação da Administração Central, nos termos do [artículo 9](#), n.º 2, da *Ley 21/2003, de 7 de julio*, assim como do enquadramento decorrente do [Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto](#).

Referência para as [referências legislativas](#)²⁷ do *Ministerio de de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*, onde se identifica um vasto conjunto de legislação aplicável, quer sobre os «[Aeropuertos de interés general](#)²⁸», quer sobre os «[Aeropuertos autonómicos](#)²⁹».

SUÉCIA

O contexto legal atinente à matéria em apreço encontra-se definido nos termos do [Aviation Act \(2010:500\)](#)³⁰. Nos termos do referido diploma, consta do seu [Capítulo 6](#) (Airports and other ground organisation) que, para efeitos de autorização de estabelecimento de um aeroporto, verifica-se a necessidade de autorização governamental, ou, em alternativa, de uma autoridade pública por este definida. À presente autorização, definida nos termos dos capítulos 3, 4 e 5 do diploma, devem ser aplicados os normativos legais preconizados pela *Section 3* do [Environmental Code \(1998:808\)](#). Refere ainda a *Section 6* do Capítulo 6 do *Aviation Act*, que a autorização para a construção de uma infraestrutura aeroportuária não poderá ser concedida quando esta contrarie o plano de desenvolvimento local e a regulamentação relativa ao ordenamento do território. No contexto da evolução legislativa, verificou-se a

²⁷ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na *Internet* do *Ministerio de de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*. [Consultado em 17 de março de 2021]. Disponível em WWW URL<<https://www.mitma.gob.es/aereo>>.

²⁸ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na *Internet* do *Ministerio de de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*. [Consultado em 17 de março de 2021]. Disponível em WWW URL<<https://www.mitma.gob.es/areas-de-actividad/aviacion-civil/legislacion-del-sector-aereo/normativa-basica-del-sector-aereo-estructura/aeropuertos-y-aerodromos/aeropuertos-de-interes-general/calificacion-de-aeropuertos-civiles>>.

²⁹ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na *Internet* do *Ministerio de de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*. [Consultado em 17 de março de 2021]. Disponível em WWW URL<<https://www.mitma.gob.es/areas-de-actividad/aviacion-civil/legislacion-del-sector-aereo/normativa-basica-del-sector-aereo-estructura/aeropuertos-y-aerodromos/aeropuertos-autonomicos>>.

³⁰ Diploma consolidado retirado do portal oficial *riksdagen.se*. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes à Suécia são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário.

possibilidade de ajustamento das soluções para a viabilização do processo de autorização, nos termos da alteração legislativa [\(2018:1423\)](#).

Informações adicionais podem ser consultadas no regulador sueco [Transport Styrelsen](#)³¹.

V. Consultas e contributos

- **Consultas obrigatórias**

O Presidente da 6.^a Comissão promoveu, nos termos regimentais, a emissão de parecer pela Associação Nacional de Municípios Portugueses (ANMP) e pela Associação Nacional de Freguesias (ANAFRE).

A ANMP no seu [parecer](#)³² defende “(...) o princípio de que não se devem alterar as normas legais com processos de decisão a decorrer, uma vez que as leis devem ser gerais e abstratas e não concretas”, bem como em “face à existência de projetos com uma dimensão nacional e um carácter estruturante para o país, cuja satisfação e decisão cabem Governo, entende também a ANMP que em tal matéria deve ser legalmente instituído um mecanismo de concertação e harmonização de interesses, que propicie que o Estado e os municípios articulem as suas políticas e os interesses a proteger – nacionais e locais -, à semelhança do que atualmente ocorre em matérias de ordenamento do território.”

Regiões Autónomas

³¹ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na *Internet* do *Transport Styrelsen*. [Consultado em 17 de março de 2021]. Disponível em WWW URL <<https://www.transportstyrelsen.se/en/aviation/Regulations-in-English/>>.

³² As informações enunciadas foram retiradas do sítio na *Internet* da Assembleia da República. [Consultado em 5 de abril de 2021]. Disponível em WWW URL <<https://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=6148523063446f764c324679626d56304c334e706447567a4c31684a566b786c5a793944543030764e6b4e46535539515343394562324e31625756756447397a5357357059326c6864476c3259554e7662576c7a633246764c324d775a54517a4e47517a4c5463785a5445744e44517a4f5331694f54426c4c545a6b595455354d475a6d59574d315a4335775a47593d&fich=c0e434d3-71e1-4439-b90e-6da590ffac5d.pdf&Inline=true>>.

O Presidente da Assembleia da República promoveu, a 9 de março de 2021, a audição dos órgãos de governo próprios das regiões autónomas, nos termos do artigo 142.º do Regimento e para os efeitos do n.º 2 do artigo 229.º da Constituição.

A Subcomissão da Comissão Permanente de Economia da ALRAA proferiu [parecer](#)³³, em 26 de março de 2021, tendo deliberado, por maioria, ser favorável à presente iniciativa.

Também o Governo da Região Autónoma da Açores, no seu [parecer](#)³⁴, datado de 29 de março de 2021, informou nada ter a opor à presente Proposta de Lei.

Os restantes pareceres ou contributos que sejam recebidos serão disponibilizados na página eletrónica da Assembleia da República, mais especificamente na [página da presente iniciativa](#).

- **Consultas facultativas**

Atendendo à matéria em causa, a 6.ª Comissão pode, se assim o deliberar, solicitar os pareceres escritos da ANA – Aeroportos de Portugal e da ANAC.

VI. Avaliação prévia de impacto

- **Avaliação sobre impacto de género**

³³ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet da Assembleia da República. [Consultado em 22 de março de 2021]. Disponível em WWW URL<<https://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=6148523063446f764c324679626d56304c334e706447567a4c31684a566b786c5a79394562324e31625756756447397a5357357059326c6864476c32595339695a444d314e7a49794e6930305a4759314c54526d4f5441744f44686d4d4330784d5745345a57526d4d5455305a6a41756347526d&fich=bd357226-4df5-4f90-88f0-11a8edf154f0.pdf&Inline=true>>.

³⁴ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet da Assembleia da República. [Consultado em 22 de março de 2021]. Disponível em WWW URL<<https://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=6148523063446f764c324679626d56304c334e706447567a4c31684a566b786c5a79394562324e31625756756447397a5357357059326c6864476c32595339694d4468684d44566c4e43316b4d44526b4c5451324e6d4d744f4463315a4330354e575931596a6b344e6d4d33596a55756347526d&fich=b08a05e4-d04d-466c-875d-95f5b986c7b5.pdf&Inline=true>>.

De acordo com a informação constante na ficha de [Avaliação Prévia de Impacto de Género \(AIG\)](#)³⁵, junta pelo autor, considera-se que a iniciativa legislativa tem uma valoração neutra, dado que a maioria das categorias e indicadores analisados, assumem essa valoração.

- **Linguagem não discriminatória**

Na elaboração dos atos normativos a especificação de género deve ser minimizada recorrendo-se, sempre que possível, a uma linguagem neutra ou inclusiva, mas sem colocar em causa a clareza do discurso.

Sem prejuízo de uma análise mais detalhada, na apreciação na especialidade ou na redação final, nesta fase do processo legislativo a redação da proposta de lei não nos suscita qualquer questão relacionada com a linguagem discriminatória em relação ao género.

- **Outros impactos**

A [Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro](#), que aprova o Orçamento do Estado para 2021, prevê, no artigo 306.º, que “durante o ano de 2021, o Governo promove, nos termos do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, a realização de uma avaliação ambiental estratégica que afira as diversas opções de localização de respostas aeroportuárias.”

Importa ainda referir o [Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho](#), que estabelece o regime a que fica sujeita a avaliação dos efeitos de determinados planos e programas no ambiente, pelo que dispõe, na alínea a), do n.º 1 do art.º 3.º, que estão sujeitos a avaliação ambiental estratégica “os planos e programas para os sectores da agricultura, floresta, pescas, energia, indústria, transportes, gestão de resíduos, gestão das águas, telecomunicações, turismo, ordenamento urbano e rural ou utilização dos solos e que

³⁵ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet da Assembleia da República. [Consultado em 22 de março de 2021]. Disponível em WWW URL<<https://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=6148523063446f764c324679626d56304c334e706447567a4c31684a566b786c5a79394562324e31625756756447397a5357357059326c6864476c325953387a4e444a6b4e7a41305a693169597a41794c5451774e544d74596d5a6d4e69316c4d4468694d7a686a4e6a42684e6a59756347526d&fich=342d704f-bc02-4053-bff6-e08b38c60a66.pdf&inline=true>>.

constituam enquadramento para a futura aprovação de projetos mencionados nos anexos I e II do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de maio, na sua atual redacção”. Dando nota que, o [Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de maio](#), encontra-se revogado, sendo o atual regime jurídico da avaliação de impacte ambiental (AIA) enquadrado no âmbito do [Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro](#), o Anexo I do referido diploma legal, que tipifica os projetos abrangidos, refere no n.º 7 a) “(...) aeroportos cuja pista de descolagem e de aterragem tenha um comprimento de pelo menos 2.100 m”.

Nos termos do disposto nos n.os 1 e 2 do art.º 13.º do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, os projetos sujeitos a AIA “enquadrados, de forma detalhada, em plano ou programa, devem, sempre que possível, ser objecto de avaliação simultaneamente com a avaliação ambiental do respectivo plano ou programa”, bem como “os resultados da avaliação ambiental de plano ou programa realizada nos termos do presente decreto-lei são ponderados na definição de âmbito do estudo de impacte ambiental (EIA) do projecto (...)”.