Nota Técnica

Proposta de Lei 275/XII/4ª

Aprova o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional

Data de admissão: 14 de janeiro 2015

Comissão de Economia e Obras Públicas (6.ª)

Índice

I. Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa

II. Apreciação da conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e do cumprimento da lei formulário

III. Enquadramento legal e doutrinário e antecedentes

IV. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria

V. Consultas e contributos

VI. Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua aplicação

Elaborada por: Alexandra Graça e António Fontes (DAC), Lurdes Sauane (DAPLEN), Filomena Romano de Castro e Leonor Calvão Borges (DILP).

Data: 16.01.2015

I. Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa

O Governo apresentou a Proposta de Lei n.º 275/XII/4.ª com a fundamentação seguinte:

- "as normas que regulam a proteção das estradas da Rede Rodoviária Nacional e as atividades que se prendem com a sua conservação, exploração e fiscalização encontram-se vertidas num vasto, complexo e desatualizado acervo de diplomas legais, como

- a Lei n.º 2037, de 19 de agosto de 1949, que aprovou o Estatuto das Estradas Nacionais,
- o Decreto-Lei n.º 13/71, de 23 de janeiro, e
- o Decreto-Lei n.º 13/94, de 15 de janeiro, que definiu um conjunto de normas que visam defender as estradas nacionais da pressão sobre elas exercida por setores de atividade económica.";

- quanto "…ao diploma que consagrou o Estatuto das Estradas Nacionais, que tem agora mais de 60 anos, verifica-se que, embora tenha sofrido algumas alterações ao longo do tempo, constitui atualmente um diploma desatualizado, que não espelha o intenso desenvolvimento social, económico e urbanístico verificado em Portugal, sobretudo nas últimas duas décadas…";

- "neste contexto de disposições desatualizadas e dispersas por vários diplomas, … torna-se premente a elaboração de um <u>novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional</u> que regule a utilização das estradas da rede rodoviária nacional, bem como das atividades económicas exercidas nas áreas confinantes às estradas que a integram …".

O Governo considera que " o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional … assenta em duas dimensões fundamentais:

- a primeira e principal dimensão - o uso <u>público</u> viário da infraestrutura rodoviária - … pretende-se proteger a infraestrutura rodoviária e a sua utilização dos interesses e comportamentos de terceiros, regulando a interação que se estabelece entre a estrada, a sua gestão, e as pessoas singulares ou coletivas, públicas ou privadas … ;
- a segunda dimensão - o uso <u>privativo</u> do domínio público - … visa potenciar a exploração da infraestrutura rodoviária como um ativo, pelos diversos agentes económicos."

E, em relação ao novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, salienta, nomeadamente, que:

- “no que concerne aos bens que integram o domínio público rodoviário, … clarifica a sua composição e estabelece as condições para que, sempre que se justifique, possa operar a respetiva desafetação, ou os bens sejam objeto de transferência dominial.”;
- “ … ficam também definidas as condições que possibilitam o uso, por entidades terceiras, do domínio público rodoviário …”;
- “mostrou-se … necessário criar … um enquadramento para a publicidade colocada ao longo das estradas que integram a rede rodoviária nacional …”;
- “as competências dos principais intervenientes públicos no domínio das infraestruturas rodoviárias … - EP-Estradas de Portugal, S.A., Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. e Autoridade da Mobilidade e dos Transportes - … são clarificadas.”;
- “…procura-se articular as atribuições conferidas por lei a cada uma das referidas entidades públicas e as competências que foram legal e contratualmente atribuídas aos operadores privados para a gestão das infraestruturas rodoviárias que integram a rede rodoviária nacional.”;
- “ … prevê-se … a figura dos acordos de gestão, a celebrar entre a administração rodoviária e os municípios ou outras entidades públicas, que regulam a transferência das competências relativas à gestão operacional de determinados troços de estrada, que constituam travessia de sedes de concelho ou de centros urbanos de influência concelhia ou supraconcelhia … “;
- “ … a possibilidade da administração rodoviária celebrar acordos com terceiros, que permitam proceder, pontualmente, a alguns acertos de áreas determinados por alinhamentos ou obras de regularização das estradas … ”;
- “cabendo à administração rodoviária, como função primordial, não só garantir condições de segurança à circulação rodoviária nas estradas, mas também zelar pela defesa, conservação e manutenção das infraestruturas rodoviárias na sua área de jurisdição … atribui-lhe uma importante função de fiscalização do cumprimento das normas.”

O Governo regista ter sido ouvida a Associação Nacional de Municípios Portugueses.

A Proposta de Lei n.º 275/XII/4.ª, nos seus artigos:

- 1.º e 2.º - aprova, em anexo, o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional;

- 3.º - assegura a continuidade das remissões e referências do anterior para o novo Estatuto;

- 4.º - dispõe quanto à respetiva transição;

- 5.º - prevê a revogação de 14 leis, 13 disposições legais e 2 portarias;

- 6.º - determina a entrada em vigor 90 dias após publicação.

O anexo "Novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional" é composto por 79 artigos apresentados em:

- 1.º Capítulo de disposições gerais

- 2.º Capítulo sobre a rede rodoviária nacional, em:

  - 1.ª Secção – planeamento, e
  - 2.ª Secção – gestão.

- 3.º Capítulo sobre o domínio público rodoviário do Estado e servidões rodoviárias, em:

  - 1.ª Secção – composição e constituição,
  - 2.ª Secção - delimitação do domínio público, e
  - 3.ª Secção – desafetação, alteração da afetação e mutação do domínio público.

- 4.º Capítulo sobre a jurisdição, uso e defesa do domínio público rodoviário do Estado, em:

  - 1.ª Secção – jurisdição rodoviária,
  - 2.ª Secção – uso, e
  - 3.ª Secção – defesa e condições de utilização do domínio público.

- 5.º Capítulo sobre a fiscalização e sanções

II. Apreciação da conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e do cumprimento da lei formulário

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

A presente iniciativa é apresentada pelo Governo, no âmbito do seu poder de iniciativa, nos termos e ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 167.º e na alínea d) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição e do artigo 118.º do Regimento da Assembleia da República (RAR).

Toma a forma de proposta de lei, em conformidade com o previsto no n.º 1 do artigo 119.º do RAR, tendo sido subscrita pelo Primeiro-ministro e pelo Ministro da Presidência e dos Assuntos Parlamentares e aprovada em Conselho de Ministros de 4 de dezembro de 2014, em observância do disposto no n.º 2 do artigo 123.º do mesmo diploma. Mostra-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, cumprindo assim os requisitos formais do n.º 1 e 2 do artigo 124.º do RAR.

Para além do parecer da ANMP, que o Governo anexa, esta proposta de lei não vem acompanhada de quaisquer estudos, documentos ou pareceres que a tenham fundamentado, não respeitando assim, caso esses elementos informativos existam, o previsto pelo n.º 3 do artigo 124.º do RAR.

A iniciativa deu entrada em 09/01/2015, foi admitida e anunciada em 14/01/2015, baixando, na generalidade, à Comissão de Economia e Obras Públicas (6.ª). Encontra-se agendada para a reunião plenária do próximo dia 21 de janeiro (*Súmula da Conferência de Líderes, n.º 93, de 07/01/2015*).

- **Verificação do cumprimento da lei formulário**

A Lei n.º 74/98, de 11 de novembro (alterada pelas Leis n.os 2/2005, de 24 de janeiro, 26/2006, de 30 de junho e 42/2007, de 24 de agosto, que a republicou), designada como «lei formulário», estabelece um conjunto de normas sobre a publicação, a identificação e o formulário dos diplomas, as quais são relevantes em caso de aprovação das iniciativas legislativas e que, como tal, cumpre referir.

A presente iniciativa tem uma exposição de motivos e obedece ao formulário correspondente a uma proposta de lei. Cumpre igualmente o disposto no n.º 2 do artigo 7.º da «lei formulário», uma vez que contém um título que traduz sinteticamente o seu objeto [disposição idêntica à constante da alínea b) do n.º 1 do artigo 124.º do Regimento] ".

A data de entrada em vigor, prevista no artigo 6.º da proposta de lei, está em conformidade com o estipulado no n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário, que determina que os atos legislativos "*entram em vigor no dia neles fixado, não podendo, em caso algum, o início da vigência verificar-se no próprio dia da publicação*".

III. Enquadramento legal e antecedentes

- **Enquadramento legal nacional e antecedentes**

Em 1949, foi aprovado o Estatuto das Estradas Nacionais, através da Lei n.º 2037, de 19 de agosto de 1949, alterada pelos Decretos-Lei nºs 44697, de 17 de novembro de 1962, 45291, de 3 de outubro de 1963, 13/71, de 23 de janeiro, 219/72, de 27 de junho, 605/72, de 30 de dezembro, 148/77, de 12 de abril e 400/82, de 23 de setembro.

O conjunto de disposições legais regulamentadoras da proteção das estradas nacionais e das atividades que se prendem com a respetiva manutenção e exploração consta da mencionada Lei n.º 2037, de 19 de agosto de 1949, do Decreto-Lei nº 13/71, de 23 de janeiro, bem como do Decreto-Lei n.º 13/94, de 15 de janeiro que definiu um conjunto de normas que visam defender as estradas nacionais da pressão sobre elas exercidas por setores de atividade económica.

Um dos fatores estruturais mais importantes para uma harmoniosa política do ordenamento do território é o modo como se encontra organizada a Nova Rede de Estradas, o que se traduz na existência de um Plano Rodoviário Nacional (PRN), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, retificado pela Declaração de Retificação nº 19-D/98, de 30 de outubro, e alterado pela Lei nº 98/99, de 26 de julho, por apreciação parlamentar, e pelo Decreto-Lei nº 182/2003, de 16 de agosto que contempla, na sua estrutura os seguintes níveis hierárquicos[1]:

a. *Rede Nacional Fundamental, com cerca de 2 500 km de extensão, é constituída pelos itinerários principais (IP) que asseguram a ligação entre centros urbanos de influência supradistrital e destes com os principais portos, aeroportos e fronteiras;*
b. *Rede Nacional Complementar, com cerca de 7 500 m de extensão, é constituída pelos itinerários complementares (IC) e pelas estradas nacionais (EN), que asseguram a ligação entre os centros urbanos de influência concelhia ou supraconcelhia mas infradistrital.*

O PRN define ainda a rede nacional de autoestradas (RNA), com cerca de 3 000 km de extensão, constituída por estradas da rede rodoviária nacional (RRN) especificamente concebidos com características técnicas específicas, destinadas exclusivamente ao tráfego motorizado.

A rede rodoviária nacional encontra-se totalmente concessionada, sendo a sua gestão e exploração atualmente assegurada por quinze concessionárias[2]. A maioria da rede rodoviária nacional integra-se na concessão Estradas de Portugal, que engloba algumas autoestradas, toda a rede de estradas nacionais, parte das estradas regionais e ainda estradas que foram desclassificadas pelo PRN 2000 mas que ainda não foram transferidas para jurisdição municipal.

A EP - Estradas de Portugal, S.A, tem por objeto a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação e alargamento da rede rodoviária nacional, nos termos do contrato de concessão que com ela é celebrado pelo Estado. A EP - Estradas de Portugal, S.A., rege-se pelo Decreto-Lei nº 374/2007, de 7 de novembro, alterado pelo Decreto-Lei nº 110/2009, de 18 de maio, pelos seus Estatutos, pelo regime jurídico do setor empresarial do Estado (Decreto-Lei nº 133/2013, de 13 de outubro), pelo Código das Sociedades Comerciais, bem como pelas normas especiais que lhe sejam aplicáveis.

[1] Nos termos do Relatório de Monitorização da Rede Rodoviária Nacional 2012-2013.
[2] De acordo com o Relatório de Monitorização da Rede Rodoviária Nacional 2012-2013.

O Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio que aprova a orgânica do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., o seu n.º 4 do artigo 3.º, estabelece as atribuições do IMT em matéria de infraestruturas rodoviárias, incluindo matérias específicas relativas à rede rodoviária nacional.

O atual Governo, decidiu proceder à otimização dos níveis de serviço da rede rodoviária nacional, no quadro dos limites da legislação comunitária e dos padrões europeus aplicáveis, promovendo, para o efeito, a revisão do modelo regulatório do setor rodoviário. Neste enquadramento, assumem particular destaque, no conjunto de diplomas que compreendem o modelo regulatório do setor rodoviário, as disposições legais que regulamentam as áreas de serviço e postos de abastecimento de combustíveis marginais às estradas, que se encontravam dispersas em vários diplomas legais.

Face ao novo paradigma do setor rodoviário, o Governo, aprovou o Decreto-Lei nº 87/2014, de 29 de maio que estabelece o regime jurídico aplicável à exploração de áreas de serviço e ao licenciamento para implantação de postos de abastecimento de combustíveis. Estão incluídas no seu âmbito de aplicação as áreas de serviço e os postos de abastecimento de combustíveis que integrem ou sejam marginais às estradas que constituem a Rede Rodoviária Nacional, assim como as estradas regionais e estradas desclassificadas sob jurisdição da EP - Estradas de Portugal, S.A. (EP, S.A.).

O crescente desenvolvimento das atividades económicas e sociais no sector das telecomunicações tem obrigado, as Estradas de Portugal, S.A. (EP), ao acompanhamento das necessidades apresentadas pelos operadores de telecomunicações, na construção, instalação, acesso e utilização ao Canal Técnico Rodoviário (CTR). De forma a satisfazer novas solicitações, quer no âmbito da exploração de redes, quer no âmbito da oferta de serviços, as Estradas de Portugal, S.A., enquanto entidade gestora do CTR, ativo do domínio público rodoviário, enquanto infraestrutura apta ao alojamento de redes de comunicações eletrónicas, tem permitido a instalação e acesso a estas infraestruturas a todos os operadores de telecomunicações, mediante o cumprimento de procedimentos determinados por esta empresa, tendo em consideração o estipulado nos diversos diplomas legais que regulamentam a atribuição do direito de passagem em domínio público, nos termos do Decreto-Lei nº 123/2009, de 21 de maio, alterado pelo Decreto-Lei nº 258/2009, de 25 de setembro e pela Lei n.º 47/2013, de 10 de 10 de julho que estabelece o regime aplicável à construção de infraestruturas aptas ao alojamento de redes de comunicações eletrónicas, à instalação de redes de comunicações eletrónicas e à construção de infraestruturas de telecomunicações em loteamentos, urbanizações, conjuntos de edifícios.

O disposto no aludido Decreto-Lei não prejudica o regime aplicável às redes e serviços de comunicações eletrónicas previsto na Lei das Comunicações Eletrónicas, aprovada pela Lei n.º 5/2004, de 10 de fevereiro[3],

[3] Retificada pela Declaração de Retificação n.º 32-A/2004, de 10 de abril, alterada pelo Decreto-Lei n.º 176/2007, de 8 de maio, pela Lei n.º 35/2008, de 28 de julho, pelos Decretos-Lei n.ºs 123/2009, de 21 de maio, 258/2009, de 25 de setembro, pelas Leis n.ºs 47/2013, de 10 de 10 de julho, 46/2011, de 24 de junho, 51/2011, de 13 de setembro, 10/2013, de 28 de janeiro, 42/2013, de 3 de julho, e pelo Decreto-Lei n.º 35/2014, de 7 de março.

nomeadamente as disposições que, por força da mesma, são aplicáveis ao acesso a condutas, postes, outras instalações e locais detidos pela concessionária do serviço público de telecomunicações.

O Regulamento de Autorizações Especiais de Trânsito (RAET), aprovado pela Portaria n.º 472/2007, de 22 de junho, alterada pela Portaria n.º 787/2009, de 28 de julho, consagra as condições em que podem utilizar a via pública os veículos que, pelas suas próprias características ou em virtude do transporte de objetos indivisíveis, excedem as dimensões ou pesos regulamentares.

No domínio do transporte de mercadorias perigosas, foi publicado o Decreto-Lei n.º 41-A/2010, de 29 de abril retificado pela Declaração de Retificação nº 18/2010, de 28 de junho, alterado pelos Decretos-Lei n.ºs 206-A/2012, de 31 de agosto, e 19-A/2014, de 7 de fevereiro que regula o transporte terrestre, rodoviário e ferroviário, de mercadorias perigosas, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2006/90/CE, da Comissão, de 3 de novembro, e a Diretiva n.º 2008/68/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro. A publicação deste diploma visa assegurar que os transportes de mercadorias perigosas sejam realizados nas melhores condições de segurança possíveis, minimizando o risco de acidentes e melhorando os níveis de qualidade daqueles transportes.

O supracitado Decreto-Lei n.º 41-A/2010, de 29 de abril aplica-se às operações de transporte de mercadorias perigosas, incluindo as operações de carga e de descarga, as transferências de um modo de transporte para outro e as paragens exigidas pelas condições do transporte, realizadas nas vias do domínio público, bem como em quaisquer outras vias abertas ao trânsito público, excluindo -se as operações realizadas unicamente dentro do perímetro de uma ou várias empresas sem utilização de vias abertas ao trânsito público.

A iniciativa em análise propõe a revogação dos seguintes diplomas:

- A Lei n.º 2037, de 19 de agosto de 1949 (Aprova o Estatuto das Estradas Nacionais);
- O Decreto-Lei n.º 41887, de 30 de setembro de 1958 (Integra na rede das estradas nacionais a que se refere o Decreto-Lei n.º 34593 (plano rodoviário) a autoestrada, em construção, entre Lisboa e Vila Franca de Xira, a qual ficará a fazer parte da estrada nacional n.º 1 (Lisboa-Porto), e bem assim a variante à estrada nacional n.º 6 a construir entre Moscavide e o nó de ligação àquela autoestrada, em Sacavém - Insere disposições relativas à classificação das estradas na zona entre Sacavém e Vila Franca de Xira e à zona *non aedificandi* nos troços correspondentes às zonas de expansão dos aglomerados populacionais mais importantes situados ao longo da referida autoestrada - Revoga o Decreto-Lei n.º 39317);
- O Decreto-Lei n.º 13/71, de 23 de janeiro (Insere disposições relativas à simplificação dos serviços da Junta Autónoma de Estradas - Revoga várias disposições legislativas);
- O Decreto-Lei n.º 54/71, de 25 de fevereiro (Atualiza os emolumentos a cobrar por determinados serviços da Junta Autónoma de Estradas - Revoga o Decreto n.º 14873);

- O Decreto-Lei n.º 219/72, de 27 de junho (Estabelece normas relativas à proteção das estradas nacionais - Revoga os artigos 154.º a 156.º do Estatuto das Estradas Nacionais - Adita um n.º 3 ao artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 13/71), alterado pelo Decreto-Lei n.º 25/2004, de 24 de janeiro;
- O Decreto-Lei n.º 148/77, de 12 de abril (Autoriza a importação, livre de direitos, de maquinismos e materiais necessários ao apetrechamento da Junta Autónoma de Estradas);
- O Decreto-Lei n.º 234/82, de 19 de junho (Atualiza os emolumentos previstos no Decreto-Lei n.º 54/71, de 25 de Fevereiro, a cobrar por determinados serviços da Junta Autónoma de Estradas);
- O Decreto-Lei n.º 235/82, de 19 de junho (Atualiza as taxas e as multas previstas, respetivamente, no Decreto-Lei n.º 13/71, de 23 de janeiro, e no Decreto-Lei n.º 219/72, de 27 de junho, a cobrar pela Junta Autónoma de Estradas);
- O Decreto-Lei n.º 13/94, de 15 de janeiro (Estabelece faixas com sentido *non aedifcandi* junto das estradas nacionais, constantes do Plano Rodoviário Nacional);
- O artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 294/97, de 24 de outubro (Revê o contrato de concessão da BRISA - Autoestradas de Portugal, S. A);
- O Decreto-Lei n.º 105/98, de 24 de abril (Regula a afixação ou inscrição de publicidade na proximidade das estradas nacionais fora dos aglomerados urbanos), alterado pelo Decreto-Lei n.º 166/99, de 13 de maio;
- O artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 393-A/98, de 4 de dezembro (Atribui ao consórcio Autoestradas do Atlântico - Concessões Rodoviárias de Portugal, S. A., a concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada na zona Oeste de Portugal e aprova as bases da concessão), alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 41/2004, de 2 de março, e 39/2005, de 17 de fevereiro;
- O Decreto-Lei n.º 166/99, de 13 de maio (Altera o Decreto-Lei n.º 105/98, de 24 de abril, que proíbe a publicidade fora dos aglomerados urbanos);
- O artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 248-A/99, de 6 de julho (Atribui ao consórcio AENOR - Autoestradas do Norte, S. A., a concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados na zona norte de Portugal e aprova as bases de concessão), alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 127/2003, de 24 de junho, 42/2004, de 2 de março, 39/2005, de 17 de fevereiro, 147/2009, de 24 de junho, e 44-E/2010, de 5 de maio;
- O artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 335-A/99, de 20 de agosto (Atribui ao consórcio SCUTVIAS - Auto Estradas da Beira Interior, S. A., a concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Beira Interior, a que se referem a alínea b) do n.º 1 e a alínea b) do n.º 2 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 267/97, de 2 de outubro, e aprova as bases da concessão);
- O artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 55-A/2000, de 14 de abril (Atribui ao consórcio EUROSCUT - Sociedade Concessionária da SCUT do Algarve, S. A., a concessão da conceção, projeto, exploração e conservação de lanços de autoestrada na zona do Algarve e aprova as bases de concessão);
- O artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 87-A/2000, de 13 de maio (Aprova as bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados designada por Costa de Prata), alterado pelo Decreto-Lei n.º 44-C/2010, de 5 de maio;

- O artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 323-G/2000, de 19 de dezembro (Aprova as bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Interior Norte);
- O artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 142-A/2001, de 24 de abril (Atribui à Sociedade LUSOSCUT - Autoestradas das Beiras Litoral e Alta, S. A., a concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestradas e conjuntos viários associados, designados por Beira Litoral/Beira Alta, a que se refere a alínea f) do n.º 2 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 267/97, de 2 de outubro), alterado pelo Decreto-Lei n.º 44-D/2010, de 5 de maio;
- O artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 234/2001, de 28 de agosto (Aprova as bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Concessão SCUT Norte Litoral), alterado pelo Decreto-Lei n.º 44-B/2010, de 5 de maio;
- O artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 189/2002, de 28 de agosto (Aprova as bases da concessão da conceção, projeto, construção, aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados designada por concessão SCUT do Grande Porto), alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 19/2007, de 22 de janeiro, e 44-G/2010, de 5 de maio;
- O Decreto-Lei n.º 25/2004, de 24 de janeiro (Atualiza as taxas constantes do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 13/71, de 23 de janeiro);
- O artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 215-B/2004, de 16 de setembro (Aprova as bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, com subsequente conservação e exploração ou transferência para o Estado da concessão designada por Litoral Centro), alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 39/2005, de 17 de fevereiro, e 175/2006, de 28 de agosto;
- O Decreto-Lei n.º 175/2006, de 28 de agosto (Altera o Decreto-Lei n.º 13/71, de 23 de janeiro, que insere disposições relativas à simplificação dos serviços da Junta Autónoma de Estradas);
- O artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 242/2006, de 28 de dezembro (Aprova as bases da concessão da conceção, projeto, construção, aumento do número de vias, financiamento, manutenção e exploração dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Grande Lisboa), alterado pelo Decreto-Lei n.º 44-F/2010, de 5 de maio;
- O artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 392-A/2007, de 27 de dezembro (Aprova as bases da concessão do financiamento, conceção, projeto, construção, conservação, exploração e alargamento da concessão Douro Litoral);
- O Decreto-Lei n.º 83/2008, de 20 de maio (Estabelece os mecanismos de proteção e segurança da zona da estrada da estrada nacional n.º 125 (EN 125), definindo a respetiva zona *non aedificandi* e zonas de servidão acústica e de visibilidade, bem como fixando regras próprias de licenciamento dos acessos à via e de afixação de publicidade, aprovando o respetivo regime jurídico);
- A Portaria n.º 114/71, de 1 de março (Aprova o Regulamento do Licenciamento de Obras pela Junta Autónoma de Estradas);

- A Portaria n.º 172/75, de 10 de março (Indica, em relação à Circular Regional Interior de Lisboa, as proibições referentes à zona *non aedificandi*, mencionadas nas alíneas d) e e) do n.º 1 do artigo 8.º do Decreto-Lei 13/71, de 23 de janeiro).

- **Enquadramento do tema no plano da União Europeia**

  Países europeus

A legislação comparada é apresentada para os seguintes países da União Europeia: Espanha e França.

ESPANHA

A Constituição Espanhola, no seu artigo 149º, n.º 1 e 21, atribui ao Estado a competência exclusiva sobre o regime geral de obras públicas de interesse general, cuja realização afete mais que uma comunidade autónoma.

Após um processo de transição de funções e serviços do Estado para as Comunidades Autónomas em matéria de estradas e do desenvolvimento de um plano geral das mesmas, Espanha aprovou a *Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras*, para atualizar o regime existente ao mesmo tempo que salvaguardava e garantia os interesses gerais do estado que existem neste sector. A nova lei de estradas regula assim os vários aspetos do serviço viário, atualizas as definições e adota uma nova classificação e denominação das redes viárias, estabelecendo a necessária coordenação com os instrumentos de planeamento urbanístico e com as atividades de esta categoria realizadas por outras administrações públicas.

Este diploma foi regulamentado pelo *Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras*, que aprofunda e desenvolve a referida lei no que diz respeito a planificação, projeto, construção, conservação, financiamento, uso e exploração das estradas estatais.

Destacamos, com interesse para a matéria em apreço, os seguintes assuntos:

- A necessidade de existência de um Plano e Programas das estradas estatais (artigo 14.º), concebido o primeiro como o instrumento técnico e jurídico da política setorial de redes viárias e os segundos como instrumentos técnicos e jurídicos da política do Governo no que concerne a rede estatal;
- O modo de financiamento da rede de estradas nacionais (artigo 43.º) e a possibilidade de colaboração de particulares no mesmo (artigo 46.º);
- As formas de concessão de áreas existentes nas estradas (artigo 62.º), necessariamente outorgadas pelo ministro da tutela, não sendo o período de concessão superior a 50 anos:
- A proteção do domínio público viário e limitações à sua propriedade (artigos 73.º a 83.º);
- A concessão de publicidade nas estradas (artigos 88.º a 91.º).

A competência sobre a gestão da *Red de Carreteras del Estado* cabe à *Dirección General de Carreteras*, do Ministério do Fomento.

FRANÇA

Em França, a regulação da matéria em apreço encontra-se no *Code de la voirie routière, na sua versão consolidada de 1 de janeiro de 2015*.

Neste código encontra-se a classificação das estradas e o plano nacional das mesmas, que engloba as estradas nacionais, departamentais, comunais e particulares (Títulos II, III, IV e V) e ainda as disposições relativas à coordenação de trabalhos nas vias públicas (capítulo V do Título I), gestão da segurança das infraestruturas (*Articles L118-6 à L118-7*).

A aprovação da *LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement*, trouxe ainda disposições relativas a publicidade exterior, dentro e fora das vias públicas (Título I, capítulo III), portagens em autoestradas (título II, capítulo II) e medidas relativas ao desenvolvimento de modos alternativos de transporte de mercadorias (título II, capítulo III).

Os serviços rodoviários do estado são responsáveis pela construção e manutenção da rede rodoviária nacional (autoestradas e estradas nacionais). Estradas municipais e distritais são geridas pelos serviços técnicos de municípios e departamentos.

Estes serviços estão divididos em:

- 11 Direções interdepartamentais das estradas (DIR) e
- 21 Serviços regionais de gestão de projetos (SMO), colocados sob a alçada das direções regionais de ambiente, desenvolvimento e habitação (DREAL).

- **Enquadramento do tema no plano da União Europeia**

O objetivo constante da presente iniciativa legislativa, refere que:

1 - *O novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional estabelece as regras que visam a proteção da estrada e sua zona envolvente, fixa as condições de segurança e circulação dos seus utilizadores e as de exercício das atividades relacionadas com a sua gestão, exploração e conservação.*

2 - *O Estatuto estabelece, também, o regime jurídico dos bens que integram o domínio público rodoviário do Estado e o regime sancionatório aplicável aos comportamentos ou atividades de terceiros que sejam lesivos desses bens ou direitos com eles conexos, bem como às situações de incumprimento.*

É de notar que, ainda que esta seja uma matéria que se enquadra nas competências dos Estados-Membros, foi realizado um estudo a nível da UE que importa destacar: Resumo e publicação das melhores práticas em matéria de segurança rodoviária nos Estados-Membros - Melhores práticas de segurança rodoviária - Manual de medidas nacionais.

É aqui apresentada uma coletânea de boas práticas à escala nacional, dando nota dos principais resultados do projeto de modo a promover, em toda a Europa, a adoção de boas estratégias e medidas de segurança rodoviária. Tendo sido realizado há algum tempo, algumas das medidas identificadas permanecem relevantes.

IV. Iniciativas nacionais pendentes sobre idênticas matérias

Efetuada consulta à base de dados da atividade parlamentar e do processo legislativo (PLC) não apurámos a existência de iniciativas pendentes conexas com a matéria em causa.

V. Consultas e contributos

- **Consultas obrigatórias**

Os contributos que vierem a ser recolhidos, nomeadamente na sequência da consulta da Associação Nacional de Municípios Portugueses, nos termos do artigo 4.º, n.º 1, alínea a), da Lei n.º 54/98, de 18 de agosto (Associações representativas dos municípios e das freguesias), e de outras consultas que venham a ser deliberadas em fase de apreciação na especialidade desta Proposta de Lei, poderão ser posteriormente objeto de síntese a anexar à nota técnica.

- **Pareceres / contributos enviados pelo Governo**

O Governo anexa o Parecer recebido da Associação Nacional de Municípios Portugueses, de 23 de setembro de 2014.

VI. Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a aplicação

Em face dos elementos disponíveis, designadamente da exposição de motivos e do articulado da presente iniciativa legislativa, não é possível quantificar os eventuais encargos decorrentes da sua aprovação e da sua consequente aplicação.