

**Parecer**

**Proposta de Lei n.º 76/XIV/2.ª (GOV)**

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

**Autor: Deputado José Luís Ferreira  
(GP – PEV)**

## ÍNDICE

### **PARTE I - CONSIDERANDOS**

- 1. Nota introdutória**
- 2. Objeto, conteúdo e motivação da iniciativa**
- 3. Enquadramento legal, antecedentes e direito comparado**
  - 3.1. Enquadramento jurídico nacional**
  - 3.2. Enquadramento parlamentar**
  - 3.3. Análise de direito comparado**
- 4. Apreciação dos requisitos formais**
- 5. Consultas obrigatórias e facultativas**
- 6. Sugestões constantes da Nota Técnica**

### **PARTE II - CONCLUSÕES**

### **PARTE III - ANEXOS**

## **PARTE I – CONSIDERANDOS**

### **1. Nota introdutória**

O Governo apresentou à Assembleia da República a Proposta de Lei n.º 76/XIV/2.ª – «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», tendo dado entrada a 8 de março de 2021 e sido admitida a 9 de março. Na mesma data baixou, por despacho de S. Ex.ª o Presidente da Assembleia da República, à Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação para emissão do respetivo parecer, tendo sido nomeado como relator o signatário do mesmo.

A iniciativa em análise dispõe de Nota Técnica prevista no Regimento da Assembleia da República (artigo 131.º).

### **2. Objeto, conteúdo e motivação da iniciativa**

A Proposta de Lei n.º 76/XIV/2.ª visa proceder à 2.ª alteração ao Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, 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.

De acordo com a respetiva exposição de motivos, o proponente, considera essencial rever a legislação atualmente em vigor, por forma a dispensar a necessidade dos pareceres autárquicos aplicáveis à concretização de investimentos considerados de superior interesse nacional, em particular a construção de aeroportos, procurando equiparar, neste aspeto, os requisitos aos existentes para as infraestruturas rodoviárias e ferroviárias.

Com esse objetivo, a presente iniciativa legislativa é constituída por cinco artigos, estando as razões subjacentes à apresentação da iniciativa claramente explanadas na respetiva Exposição de Motivos.

Por fim, a presente iniciativa prevê que a lei entre em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

### **3. Enquadramento legal, antecedentes e direito comparado**

#### **3.1. Enquadramento jurídico nacional**

Relativamente ao enquadramento jurídico nacional destaca-se o facto de existir um conjunto de legislação no âmbito da matéria em causa, sendo de salientar a seguinte informação:

O Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, 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.

Este diploma legal não é aplicável aos 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 civil.

Neste contexto, o parecer prévio da Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) é condição para viabilizar a construção, ampliação ou modificação de um aeródromo, devendo o respetivo requerimento ser instruído com diversos documentos, designadamente com a declaração da câmara municipal da área que comprova 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 inexistência dos dois últimos pareceres referidos constitui fundamento para indeferimento liminar do requerimento.



### Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação

O Decreto-Lei n.º 45 987, de 22 de outubro de 1964, estabelece o regime a que ficam sujeitas a servidões aeronáuticas as zonas confinantes com aeródromos civis e instalações de apoio à aviação civil, e o Decreto-Lei n.º 45986, de 22 de outubro de 1964, define as entidades a quem compete o estudo da constituição, modificação ou extinção das servidões militares a que se refere a Lei n.º 2078, bem como a preparação dos projetos dos respetivos decretos.

Por sua vez, a Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) é a autoridade nacional em matéria de aviação civil, que exerce funções de regulação, fiscalização e supervisão do setor da aviação civil, cujas atribuições estão especificadas no Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, que aprova os seus estatutos, em conformidade com o regime estabelecido na Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, que aprova a lei-quadro das entidades administrativas independentes.

O Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, 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, estando sujeitos a avaliação de impacte ambiental, nos termos do presente decreto-lei 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 m.

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, dispõe, na alínea a), do n.º 1 do seu 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 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”. Sendo que que o Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de maio, se encontra revogado, os referidos anexos passaram a referir-se aos que constam do atual regime jurídico da avaliação de impacte ambiental (AIA) enquadrado no âmbito do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, que mantém, no entanto, o Anexo I inalterado e cujo n.º

Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação

7 refere "...aerportos cuja pista de descolagem e de aterragem tenha um comprimento de pelo menos 2.100 metros.».

Ainda nos termos do Decreto Lei 232/2007, designadamente nos números e 1 e 2, os projetos sujeitos a avaliação de impacte ambiental «enquadrados, de forma detalhada, em plano ou programa, devem, sempre que possível, ser objeto de avaliação simultaneamente com a avaliação ambiental do respetivo 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 projeto (...)».

Por fim, 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.»

### **3.2. 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 conexas.

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

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.

### **3.3. Análise de direito comparado**

#### **Enquadramento no plano da União Europeia**

O Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia 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



#### Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação

aéreos». Também o artigo 191.º estabelece 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.

A Diretiva 2011/92/UE, relativa à avaliação dos efeitos de determinados projetos públicos e privados no ambiente (Diretiva AIA), visa a garantia de um elevado nível de proteção do ambiente e a integração das preocupações ambientais na preparação e autorização de projetos, por exemplo, aeroportos, instalações nucleares, vias férreas, estradas, instalações de eliminação de resíduos, etc.

Esta Diretiva foi alterada pela Diretiva 2014/52/UE, que entrou em vigor em 25 de abril de 2014, visando reduzir o 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 regionais devem ser informados e consultados, devendo o público ser informado da respetiva decisão.

Considerando os impactos da pandemia de COVID-19 nos transportes, o Parlamento aprovou, em 19 de junho de 2020, a resolução sobre os transportes e o turismo em 2020 e nos anos seguintes, apelando a que se apoiem estes sectores de forma célere a curto e a longo prazo, a fim de garantir a sua sobrevivência e competitividade.

O Regulamento (UE) n.º 139/2014 estabelece requisitos e procedimentos administrativos relativos aos aeródromos, instituindo 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 deste Regulamento foi alterado em 2018 pelo Regulamento (UE) n.º 2018/401 no que respeita à classificação das pistas.

O Regulamento (CE) n.º 1108/2009, 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

Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação

de navegação aérea, e que revoga a Diretiva 2006/23/CE, veio alargar as responsabilidades da Agência Europeia para a Segurança da Aviação no sentido de abranger os aeródromos.

Por fim, importa ainda referir o Regulamento de execução (UE) n.º 628/2013, 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**

Relativamente ao enquadramento internacional, a Nota Técnica remete para a legislação comparada com Espanha e Suécia.

#### **4. 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.

Assume a forma de proposta de lei e, de acordo com o n.º 3 do artigo 124.º do Regimento as propostas de lei devem ser acompanhadas dos estudos, documentos e pareceres que as tenham fundamentado.

Também o Decreto-Lei n.º 274/2009, de 2 de outubro, que regula o procedimento de consulta de entidades, públicas e privadas, realizado pelo Governo, prevê 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». Estabelece igualmente que «no caso de propostas de lei, deve ser enviada cópia à Assembleia da República dos pareceres ou contributos resultantes da consulta direta às entidades cuja consulta seja constitucional ou



### Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação

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. Contudo, na exposição de motivos, menciona que devem ser ouvidos os órgãos de governo próprio das regiões autónomas e a Associação Nacional de Municípios Portugueses.

#### **5. 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 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» e que «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».

A ANAFRE conclui, no seu parecer, que «perante o exposto e depois de sopesada a hierarquia de valores em confronto, designadamente, o interesse nacional face ao interesse local, entende a ANAFRE que não encontra qualquer inconveniente nem motivo de oposição à aprovação do Decreto-Lei acabado de escalpelizar».

O Presidente da Assembleia da República promoveu, nos termos regimentais, a audição dos órgãos de governo próprios das regiões autónomas, tendo a Subcomissão da Comissão Permanente de Economia da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores (ALRAA) emitido parecer favorável e o Governo da Região Autónoma dos Açores (GAA) emitido parecer, referindo nada ter a opor.

Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação

Relativamente aos órgãos da Região Autónoma da Madeira, até à data da elaboração deste Relatório, não chegou qualquer parecer.

Outros pareceres ou contributos que venham a ser recebidos serão disponibilizados na página eletrónica da Assembleia da República, mais especificamente na página da presente iniciativa.

#### **6. Sugestões constantes da Nota Técnica**

A Nota Técnica sugere que, em caso de aprovação, o título possa 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».

Desta forma, propõe que a redação seja a seguinte: «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».

### **PARTE II – CONCLUSÕES**

1. O Governo apresentou a Proposta de Lei n.º 76/XIV/2.<sup>a</sup> que pretende alterar 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, por forma a dispensar a necessidade dos pareceres autárquicos aplicáveis à concretização de investimentos considerados de superior interesse nacional, em particular a construção de aeroportos.
2. A iniciativa legislativa proposta obedece ao formulário correspondente a uma Proposta de Lei.
3. Face ao exposto, e tendo presente as sugestões constantes na Nota Técnica e expressas no ponto 6 da Parte I do presente relatório, a Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação é de parecer que o Proposta de Lei n.º 76/XIV/2.<sup>a</sup> reúne os requisitos



Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação  
constitucionais e regimentais para ser discutida e votada em Plenário da Assembleia da República.

### **PARTE III - ANEXOS**

Anexa-se a Nota Técnica devidamente elaborada pelos serviços, ao abrigo do disposto no artigo 131.º do Regimento da Assembleia da República, a qual contém informação complementar a ter em conta para discussão em plenário.

Anexam-se também os pareceres da ANMP, da ANAFRE, da ALRAA e do Governo da RAA.

Palácio de S. Bento, 28 de maio de 2021

**O Deputado autor do parecer**

**(José Luís Ferreira)**

**O Vice-Presidente da Comissão**

**(Pedro Coimbra)**

