



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

Parecer

Projeto de Lei n.º 115/XIII (1ª) – (PCP)

Autor: Deputado
Fernando Jesus (PS)

Retoma a concessão de serviço público no regime jurídico das Estradas Nacionais (Primeira alteração à Lei n.º 34/2015, de 27 de abril).

ÍNDICE

PARTE I - CONSIDERANDOS

1. Nota introdutória
2. Objeto e motivação da iniciativa legislativa
3. Enquadramento legal, enquadramento doutrinário e antecedentes
4. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria
5. Consultas e contributos
6. Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua aplicação
7. Vicissitudes posteriores – Orçamento de Estado para 2017

PARTE II - OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER

PARTE III - CONCLUSÕES

PARTE I - CONSIDERANDOS

1. Nota introdutória

O Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português tomou a iniciativa de apresentar à Assembleia da República o Projeto de Lei n.º 115/XIII/1.ª, que visa retomar a concessão de serviço público no regime jurídico das Estradas Nacionais (Primeira alteração à Lei n.º 34/2015, de 27 de abril).

O Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português tem competência para apresentar esta iniciativa, nos termos e ao abrigo do disposto na alínea g) do n.º 2 do artigo 180.º e do n.º 1 do artigo 167.º da Constituição, e, ainda, do artigo 118.º do Regimento da Assembleia da República (doravante RAR).

A forma de projeto de lei está de acordo com o disposto no n.º 1 do artigo 119.º do RAR, respeita os limites impostos pelo artigo 120.º do RAR e cumpre os requisitos formais previstos no artigo 124.º do RAR.

A presente iniciativa deu entrada a 29 de janeiro de 2016, foi admitida a 2 de fevereiro de 2016 e baixou nessa mesma data à Comissão Parlamentar de Economia, Inovação e Obras Públicas.

A Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas é competente para a elaboração do respetivo parecer.

2. Objeto e motivação da iniciativa legislativa

A iniciativa ora em apreciação pretende isentar de quaisquer taxas as obras de captação e distribuição de água, recolha, tratamento e rejeição de efluentes e recolha, transporte e deposição de resíduos sólidos urbanos da competência das autarquias locais.

Da leitura da exposição de motivos podemos concluir que os autores da iniciativa começam por definir o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional com recurso a duas dimensões: o uso público viário da infraestrutura rodoviária e o uso privativo do domínio público rodoviário.

Seguidamente salientam que, como contrapartida dos usos privativos do domínio público rodoviário do Estado e das várias autorizações, pareceres, vistorias,

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

revalidações e instrução de processos, prevê-se a cobrança de taxas, nos termos do artigo 63.º da Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, fixadas pela Portaria n.º 357/2015, de 14 de outubro.

Sucedem que, ao abrigo do n.º 6 do artigo 63.º as taxas aplicam-se “a todas as entidades gestoras de infraestruturas ou equipamentos instalados ou a instalar na zona da estrada, incluindo as entidades gestoras de serviços públicos”, eliminando a isenção do pagamento de taxas referentes às “canalizações de água e esgotos respeitantes a serviços públicos”.

Face ao exposto, os proponentes consideram que foi abandonada a conceção de serviço público que enquadrava o anterior regime jurídico.

Depois de elencarem vários circunstancialismos em que é devido o pagamento de taxa por parte de entidades públicas, nomeadamente municípios, os autores concluem que “de um modo particular, são em muitos casos penalizados os serviços municipais, que têm por fim a satisfação das necessidades coletivas da população dos diferentes concelhos, nomeadamente no âmbito de captação, adução, tratamento e distribuição de água para consumo público, e da recolha, drenagem, tratamento e destino final das águas residuais urbanas, e gestão das respetivas infraestruturas, bem como da recolha e transporte de resíduos sólidos urbanos, e aos quais a aplicação da presente legislação se traduz num inevitável aumento de taxas.”.

Pelo que, propõem uma alteração à Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, em concreto através do aditamento do n.º 7 ao artigo 63.º da mencionada Lei, com a seguinte redação:

“São isentas de quaisquer taxas as obras de captação e distribuição de água, recolha, tratamento e rejeição de efluentes e recolha, transporte e deposição de resíduos sólidos urbanos da competência das autarquias locais, designadamente, a instrução dos processos, a emissão de pareceres, a realização de vistorias extraordinárias e revalidação de licença ou autorizações, a ocupação ou utilização da zona da estrada, a ocupação e utilização da zona de servidão *non aedificandi*.”.

Caso venha a ser aprovada, esta iniciativa só entrará em vigor com a publicação do Orçamento do Estado subsequente à sua aprovação.

3. Enquadramento legal, enquadramento doutrinário e antecedentes

O enquadramento legal desta matéria encontra-se vertido nos seguintes diplomas:

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

- **Lei n.º 2037, de 19 de agosto**, que aprova o Estatuto das Estradas Nacionais, e respetivas alterações.
- **Lei n.º 34/2015, de 27 de Abril**, que aprova o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, e em especial o seu **artigo 63.º** que estabelece:

“1 - O valor das taxas a cobrar pela administração rodoviária pelos usos privativos do domínio público rodoviário do Estado, bem como pelas autorizações previstas no presente Estatuto, é fixado por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e das infraestruturas rodoviárias, podendo ser diferenciado em função do tipo de segmentação a que se refere o artigo 11.º

2 - A portaria referida no número anterior determina igualmente as taxas a cobrar pela instrução dos processos, emissão de pareceres, realização de vistorias extraordinárias e revalidações.

3 - O pagamento total ou parcial das taxas pode efetuar-se por compensação, nos seguintes termos:

a) Pelo valor de imóveis a ceder ao domínio público;

b) Pelo valor da realização de obras de construção ou beneficiação na rede viária.

4 - A listagem das taxas é revista, pelo menos, de cinco em cinco anos.

5 - O valor das taxas é atualizado até ao dia 1 de abril de cada ano, em função da variante homóloga do índice anual de preços no consumidor (IPC), sem habitação, para Portugal continental, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística, I. P.

6 - As taxas aplicam-se a todos os beneficiários dos atos e serviços a que se refere o presente Estatuto e a portaria prevista no n.º 1 do presente artigo, incluindo entidades gestoras de infraestruturas ou equipamentos instalados ou a instalar na zona da estrada, nomeadamente, entre outras, entidades gestoras de transporte de gás natural, de armazenamento subterrâneo de gás natural, de receção, de armazenamento e regaseificação em terminais de gás natural liquefeito e de distribuição de gás natural, de empreendimentos e atividades na área do setor elétrico, bem como a entidades gestoras de sistemas públicos de captação e distribuição de água, recolha, tratamento e rejeição de efluentes e recolha, transporte e deposição de resíduos sólidos urbanos.”

- **Portaria n.º 357/2015, de 14 de outubro**, que fixa o valor das taxas a cobrar pela administração rodoviária pelos usos privativos do domínio público rodoviário do Estado, bem como pelas autorizações previstas no Estatuto das

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

Estradas da Rede Rodoviária Nacional e fixa, igualmente, as taxas a cobrar pela administração rodoviária pela instrução dos processos, emissão de pareceres, realização de vistorias extraordinárias e revalidações previstos no Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional.

Relativamente ao enquadramento doutrinário é de evidenciar que na nota técnica da iniciativa foi elaborada uma análise comparada com os países de **Espanha e França** suficientemente esclarecedora e que aqui se dá por integralmente reproduzida.

No que diz respeito aos antecedentes parlamentares notar apenas que a Proposta de Lei n.º 275/XII/4, que deu origem à Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, foi aprovada com os votos a favor de PSD e CDS-PP, votos contra do PCP, BE, PEV e abstenção do PS.

4. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria

Após consulta à base de dados da atividade parlamentar, não se identificou a existência de qualquer iniciativa ou petição pendente sobre matéria idêntica na presente legislatura.

Não obstante, conexo à matéria das Infraestruturas de Portugal, existe o Projeto de Lei n.º 24/XIII/1.ª (PCP) – Determina o cancelamento e a reversão do processo de fusão da Rede Ferroviária Nacional – REFER, E.P.E., com a EP – Estradas de Portugal, S.A., e sua transformação na sociedade anónima com a denominação Infraestruturas de Portugal, S.A.

5. Consultas e contributos

O Presidente da Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas promoveu a emissão de parecer por parte da Associação Nacional de Municípios Portugueses e da Associação Nacional de Freguesias.

Em 28 de março de 2016, a Associação Nacional de Municípios Portugueses emitiu parecer não se opondo à iniciativa.

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

Até ao presente momento ainda não é conhecido o parecer da Associação Nacional de Freguesias.

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

Considerando a informação disponível não é possível quantificar eventuais encargos resultantes da aprovação da iniciativa em apreço, no entanto é previsível que venha a implicar uma redução de receitas para o Estado.

7. Vicissitudes posteriores – Orçamento de Estado para 2017

Face ao lapso temporal que decorreu entre a data de entrada da iniciativa e a data de elaboração do presente parecer é de explicitar que entretanto esta matéria motivou o Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português a apresentar duas propostas de alteração à Proposta de Lei n.º 37/XIII/2.ª (Orçamento de Estado para 2017), designadamente:

1. Proposta de alteração n.º 366C, já apreciada, votada e aprovada com a abstenção do PSD e votos a favor dos restantes grupos parlamentares;
2. Proposta de alteração n.º 368C, já apreciada, votada e aprovada com a abstenção do PSD e CSD-PP e votos a favor dos restantes grupos parlamentares.

Consequentemente, o conteúdo destas propostas constará dos artigos 259.º e 260.º do Orçamento de Estado para 2017.

PARTE II - OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER

O Relator do presente parecer reserva a sua opinião para o debate em plenário da iniciativa, a qual é, de resto, de elaboração facultativa conforme o disposto no n.º 3 do artigo 137.º do RAR.

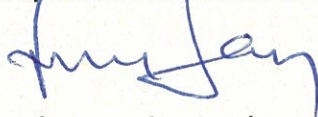
PARTE III - CONCLUSÕES

A Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, em reunião realizada no dia ... de 2016, aprova o seguinte parecer:

O Projeto de Lei n.º 115/XIII/1.ª, que visa retomar a concessão de serviço público no Regime Jurídico das Estradas Nacionais (Primeira alteração à Lei n.º 34/2015, de 27 de abril), apresentado pelo Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português, reúne os requisitos constitucionais e regimentais para ser apreciado e votado em Plenário da Assembleia da República, reservando os Grupos Parlamentares as suas posições para o debate.

Palácio de S. Bento, 21 de dezembro de 2016

O Deputado Autor do Parecer



(Fernando Jesus)

O Presidente da Comissão



(Hélder Amaral)

Projeto de Lei n.º 115/XIII/1.ª (PCP)

Retoma a concessão de serviço público no regime jurídico das Estradas Nacionais (Primeira alteração à Lei n.º 34/2015, de 27 de abril).

Data de admissão: 2 de fevereiro de 2016

Comissão de Economia, Inovação 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: Teresa Couto (DAPLEN), Filomena Romano de Castro e Leonor Calvão Borges (DILP), e Luísa Colaço (DAC).

Data: 30 de março de 2016

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

Treze Deputados do PCP apresentam um projeto de lei com a finalidade de isentar do pagamento das taxas devidas pelas autarquias locais em função da aplicação a estas entidades das taxas previstas na Lei n.º [34/2015](#), de 27 de abril (estatuto das estradas da rede rodoviária nacional).

Nos termos do n.º 6 do artigo 63.º deste estatuto, “As taxas aplicam-se a todos os beneficiários dos atos e serviços a que se refere o presente Estatuto e a portaria prevista no n.º 1 do presente artigo, incluindo entidades gestoras de infraestruturas ou equipamentos instalados ou a instalar na zona da estrada, nomeadamente, entre outras, entidades gestoras de transporte de gás natural, de armazenamento subterrâneo de gás natural, de receção, de armazenamento e regaseificação em terminais de gás natural liquefeito e de distribuição de gás natural, de empreendimentos e atividades na área do setor elétrico, bem como a entidades gestoras de sistemas públicos de captação e distribuição de água, recolha, tratamento e rejeição de efluentes e recolha, transporte e deposição de resíduos sólidos urbanos”, norma que é, aliás, refletida no artigo 2.º da Portaria n.º [357/2015](#), de 14 de outubro, que fixa o valor destas taxas.

Consideram os proponentes que a aplicação desta norma aos municípios onera as atividades que, por incumbência legal, lhes são cometidas, em especial aqueles que são atravessados por inúmeras estradas da jurisdição nacional.

Assim, pretendem aditar um n.º 7 ao artigo 63.º do estatuto das estradas da rede rodoviária nacional, para isentar os municípios dessas taxas. Abaixo apresenta-se um quadro comparativo entre o artigo 63.º em vigor e o novo número cuja adição se pretende, para melhor se perceber o alcance da iniciativa legislativa.

Lei n.º 34/2015	PJL 115/XIII/1. ^a
<p>Artigo 63.º Taxas</p> <p>1 - O valor das taxas a cobrar pela administração rodoviária pelos usos privativos do domínio público rodoviário do Estado, bem como pelas autorizações previstas no presente Estatuto, é fixado por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e das infraestruturas rodoviárias, podendo ser diferenciado em função do tipo de segmentação a que se refere o artigo 11.º</p> <p>2 - A portaria referida no número anterior determina igualmente as taxas a cobrar pela instrução dos processos, emissão de pareceres, realização de vistorias extraordinárias e revalidações.</p> <p>3 - O pagamento total ou parcial das taxas pode efetuar-se por compensação, nos seguintes termos: a) Pelo valor de imóveis a ceder ao domínio público; b) Pelo valor da realização de obras de construção ou beneficiação na rede viária.</p> <p>4 - A listagem das taxas é revista, pelo menos, de cinco em cinco anos.</p>	<p>Artigo 63.º Taxas</p> <p>1. (...).</p> <p>2. (...).</p> <p>3. (...).</p> <p>4. (...).</p> <p>5. (...).</p>

5 - O valor das taxas é atualizado até ao dia 1 de abril de cada ano, em função da variante homóloga do índice anual de preços no consumidor (IPC), sem habitação, para Portugal continental, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística, I. P.

6 - As taxas aplicam-se a todos os beneficiários dos atos e serviços a que se refere o presente Estatuto e a portaria prevista no n.º 1 do presente artigo, incluindo entidades gestoras de infraestruturas ou equipamentos instalados ou a instalar na zona da estrada, nomeadamente, entre outras, entidades gestoras de transporte de gás natural, de armazenamento subterrâneo de gás natural, de receção, de armazenamento e regaseificação em terminais de gás natural liquefeito e de distribuição de gás natural, de empreendimentos e atividades na área do setor elétrico, bem como a entidades gestoras de sistemas públicos de captação e distribuição de água, recolha, tratamento e rejeição de efluentes e recolha, transporte e deposição de resíduos sólidos urbanos.

6. (...).

7. São isentas de quaisquer taxas as obras de captação e distribuição de água, recolha, tratamento e rejeição de efluentes e recolha, transporte e deposição de resíduos sólidos urbanos da competência das autarquias locais, designadamente, a instrução dos processos, a emissão de pareceres, a realização de vistorias extraordinárias e revalidações de licença ou autorizações, a ocupação ou utilização da zona da estrada, a ocupação e utilização da zona de servidão *non aedificandi*.

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 iniciativa legislativa em apreço foi subscrita e apresentada à Assembleia da República por treze Deputados do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português (PCP), ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 167.º da [Constituição](#) e no artigo 118.º do [Regimento da Assembleia da República](#) (RAR), que consagram o poder de iniciativa da lei. De facto, a iniciativa legislativa é um poder dos Deputados, nos termos da alínea *b*) do artigo 156.º da Constituição e da alínea *b*) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, como também dos grupos parlamentares, nos termos da alínea *g*) do n.º 2 do artigo 180.º da Constituição e da alínea *f*) do artigo 8.º do Regimento.

A iniciativa assume a forma de projeto de lei, em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 119.º do RAR, 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, cumprindo, assim, os requisitos formais previstos

no n.º 1 do artigo 124.º do RAR. Respeita, de igual modo, os limites à admissão da iniciativa impostos pelo n.º 1 do artigo 120.º do RAR, na medida em que não parece infringir a Constituição ou os princípios nela consignados e define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa.

Parece poder envolver redução de receitas para o Estado, o que constitui um limite à apresentação de iniciativas, imposto pelo n.º 2 do artigo 167.º da Constituição e reiterado no n.º 2 do artigo 120.º do RAR, designado como “lei-travão”. Não obstante, esta limitação pode ser ultrapassada diferindo a sua entrada em vigor para o momento da entrada em vigor do Orçamento do Estado subsequente à sua aprovação, o que os proponentes já acautelam no artigo 2.º da iniciativa.

A presente iniciativa deu entrada em 29 de janeiro do corrente ano, foi admitida em 2 de fevereiro e baixou na mesma data à Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas (6.ª).

• Verificação do cumprimento da lei formulário

A Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, alterada e republicada pela [Lei n.º 43/2014, de 11 de julho](#), de ora em diante designada como 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. As disposições deste diploma deverão, por isso, ser tidas em conta no decurso do processo da especialidade na Comissão, em particular aquando da redação final.

Em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 7.º do diploma supra referido, “Os atos normativos devem ter um título que traduza sinteticamente o seu objeto”. Por outro lado, o n.º 1 do artigo 6.º da lei formulário estipula que “*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*”.

Ora, tendo-se consultado a base Digesto (*Diário da República Eletrónico*), confirmou-se que a presente iniciativa legislativa, caso venha a ser aprovada, irá proceder, efetivamente, à primeira alteração ao Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, aprovado pela [Lei n.º 34/2015, de 27 de abril](#).

O projeto de lei em apreço, que “Retoma a concessão de serviço público no regime jurídico das Estradas Nacionais”, apresenta um título que, traduzindo sinteticamente o seu objeto e já fazendo referência ao número de ordem da alteração introduzida ao diploma cuja alteração promove, observa o disposto no n.º 2 do artigo 7.º da lei formulário. No entanto, em sede de especialidade ou redação final poderá ser melhorado de forma a aproximar-se do título do diploma alterado.

Nos termos do artigo 2.º do articulado, “*A presente lei entra em vigor com a publicação do Orçamento do Estado, subsequente à sua aprovação*”, mostrando-se, por isso, também conforme ao previsto no n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário.

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

III. Enquadramento legal e doutrinário 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 n.ºs 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 prendiam com a respetiva manutenção e exploração constava da mencionada Lei n.º 2037, de 19 de agosto de 1949, do [Decreto-Lei n.º 13/71, de 23 de janeiro](#)¹, bem como do [Decreto-Lei n.º 13/94, de 15 de janeiro](#)² que definiu um conjunto de normas que visavam defender as estradas nacionais da pressão sobre elas exercidas por setores de atividade económica.

Em janeiro de 2015, o [XIX Governo Constitucional](#), apresentou a [Proposta de Lei n.º 275/XII](#)³, dando origem à [Lei n.º 34/2015, de 27 de abril](#) que aprova o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional. De acordo com a exposição de motivos da aludida proposta de lei, *com o novo Estatuto pretende-se garantir um correto e eficiente funcionamento do setor rodoviário, salvaguardando uma melhor articulação entre os diversos agentes em presença, no intuito de melhor proteger a estrada e a sua zona envolvente, e dessa forma potenciar as condições de segurança e circulação dos seus utilizadores, bem como das atividades relacionadas com a sua construção, gestão, exploração e conservação.*

O novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, assenta em duas dimensões fundamentais: por um lado, o uso público viário da infraestrutura rodoviária; por outro lado, o uso privativo do domínio público. No âmbito da primeira e principal dimensão pretende-se, com o novo Estatuto, 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, que de alguma forma, beneficiam e têm interesse na utilização da infraestrutura. Já, no que respeita à segunda dimensão, e desde que esteja devidamente salvaguardada a segurança dos utilizadores, o novo Estatuto visa potenciar a exploração da infraestrutura rodoviária como um ativo, pelos diversos agentes económicos.

O novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN) “surgiu num contexto de disposições desatualizadas e dispersas por vários diplomas, como o antigo Estatuto das Estradas Nacionais aprovado em 1949, as quais já não se mostravam adequadas às exigências atuais do setor rodoviário nem à realidade socioeconómica do País”. O referido Governo sustentava que era assim urgente a elaboração de um novo regime que regulasse a utilização das estradas da rede rodoviária nacional, bem como das atividades económicas exercidas nas áreas confinantes a essas estradas.

Foi neste contexto que, através do artigo 63.º da Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, que aprovou o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, se remeteu para portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e das infraestruturas rodoviárias a regulamentação do valor das taxas a cobrar pela administração rodoviária pelos usos privativos do domínio público rodoviário do Estado, pelas autorizações

¹ Revogado pela [Lei n.º 34/2015, de 27 de abril](#).

² Revogado pela [Lei n.º 34/2015, de 27 de abril](#).

³ Texto Final apresentado pela Comissão de Economia e Obras Públicas relativo à Proposta de Lei n.º 275/XII/4.ª (GOV), aprovado, com os votos a favor do PSD e CDS-PP; abstenção do PS; e votos contra do PCP, BE e PEV.

previstas no referido Estatuto e pela instrução dos processos, emissão de pareceres, realização de vistorias extraordinárias e revalidações.

Assim, foi aprovada a [Portaria n.º 357/2015, de 14 de outubro](#)⁴ que estabelece no seu artigo 2.º, a aplicação de taxas a *todos os beneficiários dos atos e serviços prestados pela administração rodoviária, incluindo entidades gestoras de infraestruturas ou equipamentos instalados ou a instalar na zona da estrada, nomeadamente, entre outras, entidades gestoras de transporte de gás natural, de armazenamento subterrâneo de gás natural, de receção, de armazenamento e regaseificação em terminais de gás natural liquefeito e de distribuição de gás natural, de empreendimentos e atividades na área do setor elétrico, bem como a entidades gestoras de sistemas públicos de captação e distribuição de água, recolha, tratamento e rejeição de efluentes e recolha, transporte e deposição de resíduos sólidos urbanos.*

- **Enquadramento internacional**

- **Países europeus**

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

ESPANHA

A [Constituição Espanhola](#), no seu artigo [149.º](#), n.º 1 e n.º 21, atribui ao Estado a competência exclusiva sobre o regime geral de obras públicas de interesse geral, 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](#) (vigente até 1 de outubro de 2015), 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, atualiza 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.

Entretanto, a [Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras](#), foi revogada pela [Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras](#), diploma do qual destacamos os seguintes assuntos:

- A necessidade de existência de um Plano estratégico e Programas das estradas estatais ([artigo 7.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 estabelecimento da obrigatoriedade de uma avaliação de custo-benefício e viabilidade financeira da rede estatal ([artigo 15.º](#));

⁴ Fixa o valor das taxas a cobrar pela administração rodoviária pelos usos privativos do domínio público rodoviário do Estado, bem como pelas autorizações previstas no Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional e fixa igualmente as taxas a cobrar pela administração rodoviária pela instrução dos processos, emissão de pareceres, realização de vistorias extraordinárias e revalidações previstos no Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional.

- O modo de financiamento da rede de estradas nacionais ([artigos 19.º e 20.º](#));
- A proteção do domínio público viário e limitações à sua propriedade ([artigos 28.º a 36.º](#));
- A concessão de publicidade nas estradas ([artigo 37.º](#)).

A competência sobre a gestão da *Red de Carreteras del Estado* cabe à [Dirección General de Carreteras](#), parte 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 3 de março de 2016.

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) e 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](#), definiu ainda disposições relativas à 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.

IV. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria

• Iniciativas legislativas

Efetuada uma pesquisa à base de dados do processo legislativo e da atividade parlamentar verificou-se que, neste momento, existe, sobre matéria conexa, a seguinte iniciativa:

[Projeto de Lei 24/XIII/1.ª \(PCP\)](#) — Determina o cancelamento e a reversão do processo de fusão da Rede Ferroviária Nacional - REFER, E. P. E., com a EP - Estradas de Portugal, S. A., e sua transformação na sociedade anónima com a denominação Infraestruturas de Portugal, S. A.

V. Consultas e contributos

- **Consultas obrigatórias**

O Presidente da Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas promoveu já, nos termos legais e regimentais, a emissão de parecer por parte da Associação Nacional de Municípios Portugueses e da Associação Nacional de Freguesias.

- **Contributos de entidades que se pronunciaram**

A Associação Nacional de Municípios Portugueses emitiu [parecer](#) no sentido de que nada tinha a opor à iniciativa legislativa em apreço.

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

Em face da informação disponível não é possível quantificar eventuais encargos resultantes da aprovação da presente iniciativa, no entanto, é previsível que venha a implicar uma redução de receitas para o Estado.