



11 de fevereiro de 2015

## Proposta de Revisão do Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional

### Dos Anos 40 para o Século XXI

Com o objetivo de reunir num único diploma regulamentação dispersa sobre proteção de estradas e de atualizá-la — tendo em conta que alguns dos diplomas substituídos tinham já cerca de 60 anos —, adequando-a ao desenvolvimento social, económico e urbanístico entretanto verificado, em particular, às atuais exigências do sector rodoviário, agora dotado de uma vasta rede de estradas praticamente estabilizada, o Governo aprovou o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (“**Estatuto das Estradas Nacionais**”), o qual se encontra ainda em discussão na Assembleia da República (Proposta de Lei 275/XII).

Esta proposta de lei assenta em duas perspetivas fundamentais: a do uso público viário da infraestrutura rodoviária e a do uso privativo do domínio público rodoviário.

Enquanto a primeira trata da proteção da infraestrutura rodoviária e respetivos utilizadores face aos interesses e comportamentos de terceiros, a segunda visa potenciar e regular a exploração, pelos diversos agentes económicos, do domínio público rodoviário (nele se incluído a própria infraestrutura rodoviária) como um ativo e, dessa forma, originar receitas que possam contribuir para a sustentabilidade e desenvolvimento do sector rodoviário.

O diploma vem assim clarificar a composição do domínio público rodoviário, estabelecer as condições para que possa operar-se a respetiva desafetação (viabilizando o seu comércio jurídico) ou transferência dominial e introduzir um conjunto de novas disposições e mecanismos que visam defendê-lo, nomeadamente definindo uma área de jurisdição rodoviária — sob tutela da EP — Estradas de Portugal, S.A. (“**EP**”) — e disciplinando a atuação de terceiros na mesma, com diferentes graus de exigência, consoante se trate da área abrangida pelos bens do domínio público rodoviário do Estado (sujeita a licença), de área excluída do referido domínio público mas dentro de zona de servidão rodoviária (sujeita a autorização) ou de área incluída em zona de respeito (sujeita a parecer prévio vinculativo).

Tendo em consideração a extensão do diploma, destacamos de seguida apenas algumas das suas novidades.

#### 1. Composição do Domínio Público Rodoviário do Estado

- > Esclarece-se que também integram o domínio público rodoviário do Estado (i) o **canal técnico rodoviário**, (ii) os **terrenos destinados a alargamento e exploração** da estrada (se e quando expropriados) e (iii) os **acessos** viários às estradas da rede rodoviária nacional (se construídos em terreno que seja bem público e quando inscritos como tal no cadastro do património rodoviário, ainda que apenas deem serventia a propriedades particulares)

- > Esclarece-se que os **restabelecimentos** das vias públicas integram o domínio público da entidade com jurisdição sobre a estrada restabelecida, no momento da abertura ao tráfego do restabelecimento, embora se consagrem regras especiais quanto à partilha de responsabilidades pela respetiva conservação quando esses restabelecimentos consistirem na execução de uma obra de arte
  - > Quando a infraestrutura rodoviária atravessar inferiormente a via restabelecida, a entidade gestora da infraestrutura rodoviária (concessionárias e subconcessionárias incluídas) é responsável pela conservação da obra de arte, com exceção dos equipamentos que ficarem integrados na via restabelecida, nomeadamente pavimento, juntas de dilatação, passeios, guarda-corpos, guardas-de-segurança, drenagem, bem como sinalização vertical e horizontal
  - > Quando a infraestrutura rodoviária atravessar superiormente a via restabelecida, a entidade gestora da infraestrutura rodoviária (concessionárias e subconcessionárias incluídas) é responsável pela conservação integral da obra de arte e dos equipamentos nela integrados, sendo obrigação da entidade gestora da via restabelecida a conservação dos equipamentos instalados sob a obra de arte, nomeadamente pavimento, passeios, guardas-de-segurança, drenagem e sinalização vertical e horizontal

## 2. Registo Predial e Matricial de Bens que Passem a Integrar o Domínio Público do Estado e Cadastro

- > Clarifica-se que é à **EP** que compete **afetar** os prédios (ou partes dos prédios) **ao domínio público rodoviário**, mediante requerimento aos serviços de cadastro e **registo (predial e matricial)**, no prazo de 60 dias a contar da data de abertura da estrada ao tráfego, instruído com a decisão judicial proferida no âmbito do processo de expropriação litigiosa, ou com o respetivo acordo, quando se trate de expropriação amigável (considerados título bastante para efeitos de desanexação, inscrição ou retificação matricial e registo predial)
- > Ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (“**IMT**”), por sua vez, compete atualizar o **cadastro** dos bens que constituem o domínio público rodoviário, criando-se a obrigação de as **entidades gestoras de infraestruturas rodoviárias** (concessionárias e subconcessionárias incluídas) e EP fornecerem anualmente (até 31 de Março) todas as informações que, para esse efeito, aquele instituto tiver como necessárias e convenientes
- > Consagra-se a regra da **publicidade do cadastro** do património rodoviário através do sítio na Internet do IMT e do sistema de pesquisa *online* de informação pública (que indexa todos os conteúdos públicos dos sítios na Internet das entidades públicas) previsto no artigo 49º do DL 135/99

## 3. Servidões e Áreas de Proteção

- > São revogadas, e substituídas por um único regime, todas as normas que, a propósito de cada infraestrutura rodoviária em particular, criavam e delimitavam, em legislação avulsa (designadamente nas bases das várias concessões), as **zonas de servidão *non aedificandi***, prevendo-se, neste novo regime, a possibilidade de reduzir os limites dessas zonas por razões urbanísticas (em zonas urbanizadas), socioeconómicas ou topográficas
- > É prevista a figura da **servidão de visibilidade**, que poderá ser constituída sobre prédios confinantes e vizinhos situados na proximidade de cruzamentos, curvas ou outros locais potencialmente perigosos (a definir pelo IMT através de norma regulamentar) e a possibilidade de constituir outros tipos de servidões públicas quando, por exemplo, apesar de não ter havido expropriação, for necessário utilizar o subsolo ou o espaço aéreo de um prédio
- > É criada uma **área de proteção ao utilizador** (a definir por portaria), na qual, embora não se proíba a instalação de infraestruturas ou equipamentos rígidos, se exige a adoção de medidas que permitam reduzir a gravidade de eventuais colisões

- > É delimitada uma **zona de respeito**, ainda sob a jurisdição da EP, embora para além do limite externo da zona de servidão *non aedificandi*, na qual haverá necessidade de avaliar a influência que quaisquer atividades marginais à estrada possam ter na segurança da circulação, na fluidez de tráfego e nas condições ambientais e sanitárias da sua envolvente

#### 4. Desafetação, Alteração da Afetação e Mutações Dominiais

- > É definida uma regra segundo a qual a desafetação de um bem do domínio público rodoviário, e respetiva integração no património privado da administração rodoviária (isto é, da EP), só é permitida quando esse bem se destinar a alienação ou a aproveitamento urbanístico ou imobiliário e as verbas a apurar com a respetiva alienação ou utilização forem prioritariamente afetas, na sua totalidade, à **redução da dívida da EP** ou destinadas a **investimentos** na conservação, operação, manutenção e modernização das **infraestruturas rodoviárias geridas por aquela empresa**

#### 5. Poderes de Autoridade Pública da EP

- > São também conferidos à EP os poderes, prerrogativas e obrigações do Estado no que respeita a (i) **embargo administrativo e demolição** de construções efetuadas em zonas de servidão *non aedificandi* e áreas de proteção estabelecidas no Estatuto das Estradas Nacionais, (ii) **execução coerciva** das suas decisões e das decisões judiciais e administrativas aplicáveis e (iii) **instrução de processos de aplicação de sanções** por violação das disposições do Estatuto das Estradas Nacionais
- > Dentro da área de jurisdição rodoviária, e para garantir o cumprimento do Estatuto das Estradas Nacionais, a EP passa a deter os poderes de (i) determinar a suspensão ou cessão de atividades ou o encerramento de instalações, (ii) identificar pessoas ou entidades, para efeitos de denúncia às autoridades competentes quando estiverem em causa factos suscetíveis de integrar um tipo legal de crime ou de ilícito contraordenacional, (iii) solicitar a colaboração das autoridades administrativas e policiais para impor o cumprimento de normas e determinações que devam ter execução imediata no âmbito dos atos de gestão pública, (iv) determinar a imediata remoção de ocupações indevidas de bens do domínio público sob a sua administração ou afetos à sua atividade, (v) entrar em (ou ocupar temporariamente) prédios da propriedade de terceiros para efeitos inspeções, estudos ou realização de obras urgentes e necessárias à manutenção da infraestrutura rodoviária

#### 6. Acordos de Gestão

- > São expressamente regulados os antigos protocolos com os municípios — agora chamados acordos de gestão —, consagrando-se a possibilidade de os **troços de estradas nacionais dentro das sedes de concelho ou de centros urbanos de influência concelhia ou supraconcelhia** poderem ficar a cargo dos municípios mediante a celebração destes contratos administrativos entre a EP (com parecer prévio do IMT) e o município, a homologar pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, infraestruturas rodoviárias e autarquias locais (e sujeitos a publicação em DR)
- > Prevê-se a possibilidade de a EP (com parecer prévio do IMT) estabelecer outro tipo de acordos com os **municípios ou outras entidades públicas**, nomeadamente no que respeita a regras de sobreposição de domínios, convergência de jurisdições, **responsabilidades em matéria de construção, gestão, manutenção, conservação, exploração, integração paisagística, iluminação pública, equipamento semaforico ou outros equipamentos**

#### 7. Acordos com Terceiros

- > Permite-se e regula-se a celebração de acordos entre a EP (com parecer prévio do IMT) e terceiros, para efeitos de **acerto de áreas** ou de **contração de obrigações e aceitação de contrapartidas**, quando o particular pretender construir em prédios seus instalações suscetíveis de afetar o nível de serviço e a segurança da circulação das estradas da rede rodoviária nacional

## Proposta de Revisão do Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional

Dos Anos 40 para o Século XXI

### 8. Utilização Privativa do Domínio Público Rodoviário do Estado

- > Atribui-se à EP a competência para decidir sobre os **pedidos de utilização privativa do domínio público** integrado na área de jurisdição rodoviária (licenciar e emitir as necessárias autorizações e pareceres), embora se consagre a **possibilidade de delegação** (com faculdade de **subdelegação**) dessa competência em entidades terceiras com a responsabilidade de gestão de estradas (**concessionárias e subconcessionárias incluídas**)
- > Consagra-se o direito de a EP (por razões ligadas a obra a realizar na infraestrutura rodoviária ou no interesse da segurança rodoviária) mandar **retirar ou deslocar as instalações ou equipamentos instalados no domínio público** rodoviário do Estado, sempre a expensas da entidade proprietária ou gestora das instalações ou do equipamento
- > Embora se proíbam genericamente os **acessos** diretos aos IP, IC e outras estradas vedadas, passa-se a permiti-los a título excepcional (por inexistência de alternativas técnicas economicamente viáveis), mediante despacho fundamentado do membro do Governo responsável pela área das infraestruturas rodoviárias (com parecer prévio do IMT)
- > Introduce-se a possibilidade de serem autorizadas (mediante aprovação do IMT suportada em estudos técnicos fundamentados) **novas ligações** às estradas nacionais vedadas e com acessos condicionados com três finalidades: (i) melhorar da conexão entre estradas da rede rodoviária nacional, (ii) potenciar a função das vias que se pretendam interligar ou (iii) estabelecer acessos necessárias ao desenvolvimento de projetos de interesse nacional como tal reconhecidos pelo Governo
- > São reguladas as chamadas **instalações de terceiros** (utilização do solo, subsolo ou espaço aéreo da zona de estrada), sujeitas ao controlo prévio da EP por se tratar de uso privativo do domínio público rodoviário, proibindo-se a ocupação do subsolo da plataforma da estrada, exceto para instalação de canalizações ou cabos condutores de interesse público de especial relevo devidamente comprovado
- > Regula-se a afixação de **publicidade** visível das estradas — cujo licenciamento permanecerá da competência dos municípios, ficando sujeito a parecer prévio da EP —, prevendo-se uma repartição de competências, algo confusa, entre municípios e EP em matéria de instauração de processos de contraordenação e cobrança de taxas (tanto as regras a observar nos processos de licenciamento, como a taxa devida à EP, serão definidas em portaria a aprovar pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, das infraestruturas rodoviárias, das autarquias locais, da segurança rodoviária e da área com competências genéricas no domínio da publicidade)
- > Prevê-se a cobrança de **taxas** pela EP como contrapartida dos usos privativos do domínio público rodoviário do Estado e das várias autorizações, pareceres, vistorias, revalidações e instrução de processos previstos no Estatuto das Estradas Nacionais (remetendo-se para portaria dos membros do Governo responsáveis pela área das finanças e das infraestruturas rodoviárias a fixação do seu valor), permitindo-se o seu **pagamento por compensação** pelo valor de imóveis a ceder ao domínio público ou da realização de obras de construção ou beneficiação na rede viária
- > Esclarece-se que as **taxas** a cobrar pela EP serão **aplicáveis** a todas as entidades gestoras de infraestruturas ou equipamentos instalados ou a instalar na zona de estrada, incluindo as **entidades gestoras de serviços públicos** (gás, eletricidade, água, efluentes, resíduos sólidos urbanos)
- > Desconhecendo-se, para já, o teor da portaria que fixará o seu valor, **não se prevê, no Estatuto das Estradas Nacionais, qualquer repartição das taxas com as entidades gestoras das infraestruturas rodoviárias**, quando distintas da EP (concessionárias e subconcessionárias), apesar de lhes ser atribuído um conjunto de obrigações em matéria de prestação de informações, coordenação, fiscalização e definição de características técnicas de obras e trabalhos de manutenção e conservação relacionados com as instalações de terceiros

# Proposta de Revisão do Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional

Dos Anos 40 para o Século XXI

- > Salva-se apenas o **direito de as entidades gestoras das infraestruturas rodoviárias** (concessionárias e subconcessionárias incluídas) (i) solicitarem caução às terceiras entidades que realizarem obras ou outras atividades na zona de estrada sob a sua gestão, (ii) serem **reembolsadas das despesas** em que incorrerem quando, em substituição dos “terceiros instalados”, executarem **trabalhos de reparação de danos** por estes provocados ou **trabalhos de manutenção/conservação** das infraestruturas ou equipamentos instalados e (iii) de serem ressarcidas de quaisquer indemnizações ou sanções pecuniárias que tiverem suportado

## 9. Fiscalização e Regime Sancionatório

- > Estabelece-se que a realização de qualquer operação na área de jurisdição rodoviária estará sempre sujeita à **fiscalização da EP**, sem prejuízo dos deveres de fiscalização atribuídos às **entidades gestoras de infraestruturas rodoviárias** (concessionárias e subconcessionárias incluídas), aos **municípios** ou a outras entidades a quem a lei confira essas competências e, nesta matéria, prevê-se mesmo um **dever especial de colaboração para as entidades gestoras de infraestruturas rodoviárias** que terão de comunicar à EP a violação ao disposto no Estatuto das Estradas Nacionais e demais legislação de proteção às estradas, bem como prestar-lhe todas as informações solicitadas
- > São definidos o **regime contraordenacional** no âmbito do Estatuto das Estradas Nacionais, a atribuição de competências para instrução dos processos e aplicação de sanções e o destino do produto das coimas

## 10. Segmentação das Estradas sob Jurisdição da EP

- > Prevê-se a segmentação das estradas sob a jurisdição da EP, tendo em vista — em função da sua classificação funcional, enquadramento temático, âmbito territorial, tráfego, acessibilidade e mobilidade — a **atribuição de diferentes e adequados níveis de conservação ou operação**
- > A segmentação e os diferentes níveis de conservação e operação deverão ser **propostos pela EP** num prazo máximo de 180 dias após a entrada em vigor do Estatuto das Estradas Nacionais e **aprovados pelo IMT** num prazo de 30 dias após a respetiva apresentação pela EP

## 11. Administração do Canal Técnico rodoviário (“CTR”)

- > Não fica ainda totalmente esclarecido se, no caso das **subconcessões rodoviárias**, a EP é a entidade administradora do CTR para efeitos da legislação sobre redes e serviços de comunicações eletrónicas, pois, apesar de lhe ser atribuída essa qualidade no novo Estatuto das Estradas Nacionais, salva-se o disposto nos contratos de subconcessão
- > Consagra-se também uma regra para os casos em que, estando em causa troços da **rede rodoviária do Estado sob gestão de uma concessionária**, o respetivo contrato de concessão não atribua a administração do CTR à concessionária, nos termos da qual o IMT (mediante parecer prévio vinculativo da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes) poderá delegar essa competência na EP, não se esclarecendo também aqui as dúvidas que a interpretação dos contratos de concessão poderá levantar em muitos casos

**Lisboa**  
Av. Duarte Pacheco, 26  
1070-110 Lisboa  
Portugal  
lisboa@vda.pt

**Porto**  
Av. da Boavista, 3433 – 8º  
4100-138 Porto  
Portugal  
porto@vda.pt

**Timor-Leste**  
Timor Plaza  
Rua Presidente Nicolau Lobato, Unidade 433  
Comoro, Díli | Timor-Leste  
timorleste@vda.pt

Esta informação é de distribuição reservada, destinando-se exclusivamente aos clientes Vieira de Almeida & Associados, e não deve ser entendida como qualquer forma de publicidade, pelo que se encontra vedada a sua cópia ou circulação. A informação proporcionada e as opiniões expressas são de carácter geral, não substituindo o recurso a aconselhamento jurídico adequado para a resolução dos casos concretos.