

MOÇÃO

Taxas de Servidão a partir de Estradas Nacionais e Regionais

(Aplicação do regime jurídico das Estradas Nacionais e Regionais - Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, regulamentado pela Portaria n.º 357/2015, de 14 de outubro)

1. Enquadramento

A Lei n.º 34/2015, de 27 de Abril, aprovou o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, alterando o anterior regime jurídico aplicável às estradas nacionais, na sequência da Proposta de Lei apresentada e aprovada pelo então Governo PSD/CDS-PP.

Desde logo muitos foram os cidadãos que manifestaram as suas preocupações sobre os efeitos da aplicação prática deste novo regime jurídico, pois este evidência um claro desrespeito pelo interesse público, consagrando um modelo de maximização de receitas à custa dos cidadãos e dos serviços públicos, mercantilizando funções económicas do Estado.

O novo Estatuto das Estradas Nacionais e Regionais, com as opções políticas que consagra, assenta em duas dimensões fundamentais: o uso público viário da infraestrutura rodoviária e o uso privativo do domínio público rodoviário.

O legislador justifica que “No âmbito da primeira e principal dimensão pretendeu-se, com este novo regime, 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.

No que respeita à segunda dimensão, e desde que esteja devidamente salvaguardada a segurança dos utilizadores, o EERRN visa potenciar a exploração da infraestrutura rodoviária como um ativo pelos diversos agentes económicos. Ou seja, pretendeu-se que essa exploração possa contribuir de forma mais eficiente e equilibrada para a sustentabilidade e desenvolvimento do setor rodoviário nacional e, conseqüentemente, para uma melhor relação entre a administração rodoviária e os múltiplos agentes económicos que utilizam as infraestruturas rodoviárias.”

A utilização privativa do domínio público integrado na área de jurisdição rodoviária encontra-se atribuída à Infraestruturas de Portugal (anteriormente, JAE – Junta Autónoma de Estradas e mais recentemente o EP – Estradas de Portugal), designadamente 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.

[Handwritten signatures and initials in blue ink on the right margin]

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 e Regionais, determina-se a cobrança de taxas pela administração rodoviária, cujos valores, nos termos do artigo 63.º do Decreto-Lei n.º 34/2015, foram fixados pela Portaria n.º 357/2015, de 14 de Outubro.

No sentido de regular a utilização das estradas da rede rodoviária nacional e os contributos dos diversos beneficiários dos atos e serviços prestados pela administração rodoviária, designadamente no que diz respeito à aplicação de taxas, a Portaria n.º 357/2015, de 14 de Outubro, veio fixar - artigo 1.º e 12.º, com efeitos a partir do dia 15 de Outubro de 2015 - «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 «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».

Determina o novo regime jurídico que as taxas a cobrar pela Infraestruturas de Portugal (I.P., SA) são, nos termos do n.º 6 do artigo 63.º, aplicáveis a “todos os beneficiários dos atos e serviços prestados pela administração rodoviária e todas as entidades gestoras de infraestruturas ou equipamentos instalados ou a instalar na zona de estrada, incluindo as entidades gestores de serviços públicos” (gás, eletricidade, água, efluentes, resíduos sólidos urbanos), conforme estipula o artigo 2.º da Portaria n.º 357/2015, assim se terminando a isenção do pagamento de taxas referente às «canalizações de água e esgotos respeitantes a serviços públicos» constante do n.º 3 do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 13/71, de 23 de Janeiro, agora expressamente revogado (alínea c) do artigo 5.º da Lei n.º 34/2015).

Deste modo, é claramente abandonada a conceção de serviço público que, ainda que de modo restrito, enquadrava o anterior regime jurídico das estradas nacionais.

2. Aplicação Prática do EERRN

Considerando que, sendo muitos municípios atravessados por inúmeras estradas da jurisdição nacional, esta nova legislação onera inúmeras atividades particulares e as atividades que, por incumbência legal, são acometidas a diversas entidades públicas.

Assim, passa a ser devido pelos privados e pelas entidades públicas, nomeadamente os municípios, o pagamento de taxas relativas à prestação de serviços da administração rodoviária, «inerentes aos processos de atuação de terceiros na área de jurisdição rodoviária», tais como a «instrução de processos — 500 €»; a «emissão de pareceres — 200 €»; a «realização de vistorias extraordinárias — 250 €»; e o «pedido de revalidação de licença ou autorização — 300 €» (artigo 3.º), a pagar no ato de entrega dos respetivos requerimentos nos serviços da administração rodoviária (n.º 1 do artigo 6.º).

Para além das taxas relativas às autorizações de ocupação e utilização em zonas de servidão non aedificandi, previstas no artigo 5.º da Portaria, são também devidas as taxas relativas à ocupação ou utilização da zona da estrada: «a) Pela ocupação ou utilização do solo, por metro quadrado de área ocupada, medida em projeção horizontal, e por ano — 4 €; [...] d) Pela ocupação ou utilização temporária do solo, por metro quadrado de área ocupada e por dia — 1 €; [...] f) Ao valor estipulado na alínea d), acresce 50 % quando se verifica o corte parcial da via e 75 % quando se verifica o corte total da via» (artigo 4º), a pagar após o deferimento da pretensão, no prazo de 30 dias após a notificação para o efeito pela administração rodoviária (n.º 2 do artigo 6.º).

De um modo geral a portaria impõe uma taxa de 500 euros pela instrução de um processo e, num caso de legalização de um acesso de garagem a uma estrada nacional, acresce uma taxa anual de 200 euros. “Um assalto”, aplicável também, por ex, à reabilitação de simples muro confinante com uma Estrada Nacional que pode ultrapassar facilmente os 1.000 euros (aos 500 euros exigidos pela instrução do processo, acrescentam-se, neste caso, pela autorização da obra em si, a cobrança de cinco euros por cada metro de extensão da vedação).

Resulta ainda da aplicação prática deste regime legal, que uma empresa com acesso a uma EN terá de pagar 0,3 euros por cada metro quadrado de área coberta e descoberta do terreno onde esteja instalado, o que pode significar vários milhares de euros de taxa anual para muitas empresas.

De um modo particular, são em muitos casos fortemente penalizados os particulares, mostrando-se evidente que existem, na portaria, sobreposições com a tutela municipal sobre o espaço público.

Por outro lado, fica também evidente que a aplicação da presente legislação se traduz num inevitável aumento de taxas dos serviços municipais, que têm por fim a satisfação das necessidades coletivas da população dos diferentes concelhos, nomeadamente no âmbito da 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.

Importa lembrar que desde o final da década de 40, com a criação da antiga Junta autónoma de Estradas, está previsto um regime de taxas, abrangendo algumas das situações da portaria publicada em Outubro. Em 1971, e em 1982, pelo menos, os valores foram atualizados, e, no caso da legislação aprovada no ano passado, o âmbito de atuação e os poderes da IP foram alargados, com o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, tendo-lhe sido concedido poderes de Autoridade Pública. Isto permite-lhe, por exemplo, embargar uma obra nos limites da estrada para a qual não tenha dado autorização (quando esta está prevista), e fiscalizar se os acessos existentes estão ou não regularizados, por exemplo.

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large 'J' and several smaller initials.]

3. Regularização de acessos

O novo estatuto, publicado em Abril do ano passado, dava à IP um ano para fazer o levantamento dos acessos existentes nas estradas sob sua administração, e promover a respetiva regularização, nas situações de inexistência de título administrativo, prevendo que a não regularização dos acessos no prazo de um ano a contar da notificação para o efeito constitui contraordenação punível com coima de 500 a 2500 euros, quando praticada por pessoas singulares, e de 1000 a 5000, quando praticadas por pessoas coletivas.

Mais recentemente, foi tonado público e Publicado em DR pela Infraestruturas de Portugal, S.A o seguinte Edital:

"A Infraestruturas de Portugal, S.A. torna público que o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (doravante EERRN), aprovado pela Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, e publicado em anexo à mesma, entrou em vigor no dia 26 de julho de 2015, estabelecendo novas regras de proteção da estrada e sua zona envolvente, sendo que o início da sua vigência é acompanhado por um regime transitório de regularização dos acessos à estrada.

A Infraestruturas de Portugal, S.A., na qualidade de administração rodoviária, em cumprimento do estabelecido no artigo 4.º, n.º 4 da Lei n.º 34/2015, de 27 de Abril, procedeu ao levantamento dos acessos existentes nas estradas sob sua administração, competindo-lhe agora promover a regularização das situações detetadas em que inexistia o competente título administrativo (licença do acesso).

Consequentemente, a administração rodoviária, nos termos e para os efeitos das disposições conjugadas do artigo 4.º, n.ºs 4 a 6, da Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, dos artigos 41.º, 42.º, n.º1, 50.º, 51.º e 63.º, todos do EERRN, e artigo 53.º e seguintes do Código do Procedimento Administrativo, iniciou o processo acima identificado.

Os trabalhos de levantamento dos acessos permitiram verificar nas estradas sob jurisdição da IP, S.A., a existência de acessos em relação aos quais não se mostram emitidos os correspondentes títulos administrativos e cujos beneficiários são desconhecidos.

Assim, ao abrigo do artigo 60.º, 112.º, número 4, 115.º e 117.º do CPA deverão para efeitos de regularização, ser apresentados na respetiva Gestão Regional os seguintes documentos:

- a) Documento comprovativo da propriedade da parcela onde se encontra o acesso ou, do direito à sua utilização.*
- b) Planta de localização (Google ou outra) onde sejam marcados os limites da propriedade e a localização do acesso e de outros eventualmente existentes.*
- c) Elementos, projeto ou outros, que permitam determinar as áreas: bruta de construção, estacionamentos e outras áreas descobertas afetas à atividade.*
- d) Fotografias do acesso.*

e) *Quaisquer outros elementos considerados relevantes pelo beneficiário do acesso no prazo de 30 dias úteis a contar da data da presente publicação, considerando-se notificados nos termos e para os efeitos do artigo 112.º, número 4 do CPA.*

O processo pode ser consultado na Gestão Regional do distrito respetivo, no horário das 09h00 às 12h30 e das 14h00 às 17h00.

Informamos que a não regularização do acesso fica sujeita à aplicação das sanções legalmente estabelecidas, designadamente no artigo 4.º, n.º 6 da Lei 34/2015, de 27 de abril.

Mais se informa que a presente comunicação é publicada, nesta data, na II Série do Diário da República.

O Conselho de Administração Executivo,

Lisboa, 26 de julho de 2016"

4. Exposição de motivos e proposta

A Infra-estruturas de Portugal descreve o novo EEN como “um instrumento jurídico sólido, elucidativo e tolerante, que permite maior agilidade e uma resposta mais eficaz às necessidades existentes”, sublinhando que “os valores correspondentes foram legalmente definidos, não sendo portanto nem iniciativa nem determinados pela IP”, atirando assim a responsabilidade para as tutelas das Finanças e dos Transportes do Governo (neste caso, do recente Governo PSD/CDS, que enviaram o texto para publicação dois dias antes das Legislativas de 4 de Outubro).

Afirmam ainda, que “O novo diploma vem, por um lado, regular a interação entre a infra-estrutura rodoviária, a sua gestão, e as pessoas, singulares ou coletivas, públicas ou privadas, que beneficiam e têm interesse na sua utilização. Por outro, potenciar a exploração desta infra-estrutura como um ativo, desde que sejam salvaguardadas a defesa da segurança rodoviária, do bom ordenamento do território e da paisagem”, considerando ainda, que “o anterior regime, desatualizado e disperso por vários diplomas, era já completamente desadequado às atuais exigências do setor rodoviário e à realidade do País”.

Porém, estes argumentos não consideram a verdadeira essência dos problemas que agora se colocam e que parecem querer ignorar ou esquecer, designadamente:

- a) As propriedades agrícolas já existiam antes da construção das Estradas em cima de muitos dos caminhos existentes;
- b) Muitos dos prédios urbanos são antigos e foram construídos ao tempo da antiga JAE , sem qualquer notificação de taxas à data;
- c) Historicamente as EN e mais recentemente as ER são infraestruturas públicas em terrenos particulares, pois muitas das expropriações de terrenos para construção das Estradas nunca foram

[Handwritten signatures and initials in blue ink]

pagas aos seus proprietários;

d) Durante mais de 140 anos nunca se pagaram as taxas agora impostas;

e) Muitos dos acessos são centenários e não dispõem de alternativa;

f) Muitos destes acessos não sofrem qualquer beneficiação desde a sua origem e em muitos casos as EN e ER estão em deficientes condições de circulação;

g) A presente decisão de cobrança configura a aplicação de uma "renda agravada" (face aos valores em causa), sem possibilidade de denúncia de "contrato", uma vez que na maioria dos casos não há alternativa de acessos;

h) Os valores publicados em Portaria para instrução do processo, emissão de pareceres e cobrança anual são escandalosos, não estando devidamente justificados e publicamente demonstrados nos termos legalmente impostos.

Em suma, este regime mais parece um sistema de portagens aplicadas a todos os que vivem, e trabalham na envolvente às Estradas Nacionais e/ou Regionais, pois raro é aquele que nestas circunstâncias escapará ao "assalto" que se avizinha.

Face às injustiças geradas, gravosas penalizações das populações locais e das entidades gestoras de serviços públicos, e sem deixar de considerar a necessidade de atender a outras importantes razões aqui expostas, consideramos que é da maior urgência uma alteração a esse Estatuto, no sentido de revogar de imediato as normas relativas à aplicação destas taxas.

Pelas razões expostas proponho que a Câmara Municipal de Odemira reunida em 20 de Outubro de 2016, delibere:

Exigir ao Governo a imediata revogação da Portaria 357/2015 de 14 de outubro e à Assembleia da República, exigir a alteração do EERRN, revogando o art.º 63º da Lei 34/2015, de 27 de abril.

Mais, proponho, que no caso de aprovação desta MOÇÃO deverá ser dado conhecimento da mesma ao público em geral, publicando-a no Site de Internet do Município, no Boletim Municipal e, em particular, às seguintes entidades:

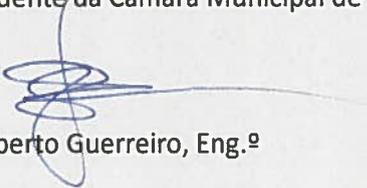
- Sua Ex^a Presidente da República,
- Sr. Presidente da Assembleia da República,
- Sr. Primeiro Ministro,
- Sr. Ministro das Infraestruturas e Planeamento,
- Sr. Secretário de Estado da Administração Local,

ML
JAG
A.
Z
L

- Grupos Parlamentares da Assembleia da República,
- Associação Nacional de Municípios Portugueses,
- Associação Nacional de Freguesias,
- Câmaras Municipais do Alentejo Litoral e Baixo Alentejo,
- Comunidade Intermunicipal do Alentejo Litoral,
- Assembleia Intermunicipal da CIMAL,
- Assembleia Municipal de Odemira,
- Juntas de Freguesia do Concelho de Odemira.
- Presidente do CA das Infraestruturas de Portugal S.A.

Odemira, 2016.10.20

O Presidente da Câmara Municipal de Odemira,


José Alberto Guerreiro, Eng.º