

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA**Decreto do Presidente da República n.º 56/2003**

de 4 de Novembro

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea a), da Constituição, o seguinte:
É exonerado, sob proposta do Governo, o embaixador Paulo Couto Barbosa do cargo de embaixador de Portugal no Luxemburgo.

Assinado em 6 de Outubro de 2003.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 10 de Outubro de 2003.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*. —
A Ministra dos Negócios Estrangeiros e das Comunidades Portuguesas, *Maria Teresa Pinto Basto Gouveia*.

Decreto do Presidente da República n.º 57/2003

de 4 de Novembro

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea a), da Constituição, o seguinte:
É nomeado, sob proposta do Governo, o ministro plenipotenciário de 1.ª classe Rui de Vasconcelos Félix Alves para o cargo de embaixador de Portugal no Luxemburgo.

Assinado em 6 de Outubro de 2003.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 10 de Outubro de 2003.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*. —
A Ministra dos Negócios Estrangeiros e das Comunidades Portuguesas, *Maria Teresa Pinto Basto Gouveia*.

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**Declaração de Rectificação n.º 17/2003**

Para os devidos efeitos, se declara que a Lei n.º 96/2003, de 26 de Agosto — Elevação da povoação de A Ver-o-Mar, no concelho da Póvoa de Varzim, distrito do Porto, à categoria de vila, publicada no *Diário da República*, 1.ª série-A, n.º 196, de 26 de Agosto de 2003, saiu com as seguintes incorrecções, que assim se rectificam:

No título e no artigo único onde se lê «A Ver-o-Mar,» deve ler-se «Aver-o-Mar,».

Assembleia da República, 21 de Outubro de 2003. —
A Secretária-Geral, *Isabel Corte-Real*.

**MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS,
TRANSPORTES E HABITAÇÃO****Decreto-Lei n.º 276/2003**

de 4 de Novembro

Atendendo a que, ao longo dos anos, o domínio público ferroviário tem vindo a responder a necessidades em mutação e que tem, por isso, uma dimensão e tipologia que nem sempre correspondem às exigências actuais;

Atendendo ainda à relativa desactualização das normas que têm vindo a reger esta matéria, em especial do Decreto-Lei n.º 39 780, de 21 de Agosto de 1954, e do Decreto-Lei n.º 269/92, de 28 de Novembro;

Considerando que as matérias relativas ao domínio público ferroviário devem merecer um tratamento integrado;

Tendo presente a necessidade de obter a melhor utilização social possível desses bens de domínio público, bem como de proceder à reestruturação do sector ferroviário, o Governo entende permitir que a Rede Ferroviária Nacional — REFER, E. P., proponha a desafectação dos bens do domínio público ferroviário que já não se encontrem adstritos à satisfação das necessidades colectivas que determinaram a sua dominialização;

Através do presente diploma procura-se responder àquelas duas preocupações, assegurando-se, por um lado, a racionalização da gestão do domínio público ferroviário e, por outro, a obtenção de recursos financeiros destinados a investimentos na melhoria das infra-estruturas ferroviárias;

O Governo, ao abrigo das suas atribuições — assegurar a prossecução do interesse público e a gestão eficiente dos recursos ao seu dispor —, determina que, nas condições do presente diploma, a REFER, E. P., possa propor a desafectação e, bem assim, outras formas de rentabilização dos bens do domínio público ferroviário cuja gestão lhe está cometida.

Assim:

No uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 51/2003, de 22 de Agosto, e nos termos das alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I**Domínio público ferroviário****Artigo 1.º****Domínio público ferroviário**

1 — Integram o domínio público ferroviário os bens pertencentes à infra-estrutura ferroviária, designadamente:

- a) As linhas férreas e ramais que constituem a rede ferroviária nacional;
- b) As linhas férreas e os ramais que tenham sido desclassificados da rede ferroviária nacional e

que não tenham sido objecto de desafecção, de permuta ou de transferência dominial nos termos do presente diploma;

- c) Todas as outras linhas férreas ou ramais que devam ser considerados como rede ferroviária de interesse nacional, ainda que não formalmente integrados nesta;
- d) Os edifícios das estações e dos apeadeiros;
- e) As dependências afectas às infra-estruturas e as destinadas à exploração comercial do serviço de transporte ferroviário de passageiros ou mercadorias;
- f) As oficinas e equipamentos afectos à construção, à manutenção e à exploração das instalações fixas e do material circulante;
- g) Os imóveis destinados ao funcionamento dos serviços e ao alojamento do pessoal ferroviário;
- h) Os armazéns e parques de recolha de materiais e os reservatórios de combustível.

2 — Fazem ainda parte do domínio público ferroviário:

- a) A universalidade de bens que constituem o estabelecimento industrial ou comercial afecto ao funcionamento e à exploração do serviço público ferroviário, nos termos do artigo 2.º;
- b) Os equipamentos fixos, ainda que não integrados na infra-estrutura, necessários à circulação ferroviária e os equipamentos de sinalização, controlo de circulação e de telecomunicações;
- c) Os bens que tenham sido desclassificados, nos termos do n.º 4 do artigo 6.º do presente diploma;
- d) As servidões de linha férrea constituídas para permitir a implantação das infra-estruturas ferroviárias necessárias à circulação dos transportes ferroviários no solo, no subsolo e no espaço aéreo de quaisquer terrenos públicos ou privados;
- e) As servidões e restrições ao direito dos prédios confinantes com o caminho de ferro ou seus vizinhos;
- f) Os demais bens que a lei qualifique como tal.

3 — A delimitação do domínio público ferroviário está sujeita às regras previstas no capítulo II do presente diploma.

4 — O disposto no presente diploma não implica a alteração da natureza dominial de bens nele referidos que, à data da sua entrada em vigor, estejam comprovadamente integrados noutros domínios públicos ou no domínio privado de empresas concessionárias de serviço público.

Artigo 2.º

Estabelecimento industrial ou comercial

1 — O estabelecimento industrial ou comercial afecto ao serviço público ferroviário compreende, de um modo geral, todas as instalações, equipamentos e materiais utilizados, quer na gestão das infra-estruturas quer na produção, prestação e exploração comercial do serviço de transportes de passageiros ou de mercadorias por caminho de ferro.

2 — Não estão sujeitos ao regime do domínio público os bens do estabelecimento industrial e comercial que sejam propriedade do gestor da infra-estrutura ou do operador de transporte e que não estejam aplicados ao funcionamento do serviço ferroviário.

3 — Não estão também sujeitos ao regime do domínio público os bens do património do gestor da infra-estrutura ou dos operadores de transporte, ainda que utilizados no serviço público do transporte ferroviário, que tenham uma natureza meramente instrumental, fungível ou consumível, nomeadamente o mobiliário, os equipamentos, os materiais de escritório e os combustíveis.

4 — Não está sujeito às regras aplicáveis aos bens do domínio público ferroviário o material circulante, excepto quando o contrário resulte expressamente de contrato de concessão de serviço público de transporte ferroviário.

5 — Os bens que, nos termos do artigo 1.º e dos números anteriores do presente artigo, não se devam considerar como bens do domínio público ferroviário e, bem assim, aqueles que hajam sido desafectados do domínio público ferroviário estão sujeitos ao comércio privado.

Artigo 3.º

Bens do domínio público ferroviário e regime de concessão

1 — Em caso de concessão da exploração do serviço público ferroviário, ou de parte dele, o regime dominial mantém-se em relação aos bens do estabelecimento industrial ou comercial cuja utilização tenha sido cedida ao concessionário e que devam reverter à entidade pública concedente, no termo da concessão.

2 — O mesmo se aplica a todos os bens do concessionário que, adstritos à prossecução do objecto da concessão, se devam considerar como domínio público ferroviário, nos termos do presente diploma.

Artigo 4.º

Servidões de linha férrea

1 — As servidões de linha férrea destinadas à implantação da via ou das respectivas obras de suporte têm a natureza de direitos reais públicos sobre bens alheios.

2 — As servidões de linha a que este artigo se refere podem ser constituídas:

- a) Por despacho do ministro da tutela, após audição do proprietário interessado, conferindo-lhe a indemnização pelos prejuízos que sofrer, calculada nos termos da legislação de expropriações por utilidade pública;
- b) Por acordo, formalizado em escritura pública, entre a REFER, E. P., e o proprietário do prédio a onerar;
- c) Por usucapião, por decurso do prazo de 10 anos após a realização da obra ferroviária.

3 — Verificado o encerramento definitivo da linha ou dos troços de linha referidos nas alíneas a), b) e c) do n.º 1 do artigo 1.º, o proprietário do prédio onerado tem o direito de exigir a demolição das obras nele existentes.

Artigo 5.º

Servidões sobre prédios confinantes ou vizinhos

Os proprietários dos prédios confinantes do caminho de ferro ou seus vizinhos estão sujeitos às servidões e restrições previstas neste diploma e na demais legislação em vigor.

Artigo 6.º

Titularidade do domínio ferroviário

1 — Os bens do domínio público ferroviário, tal como fixados no presente diploma, pertencem, salvaguardadas as situações previstas na Lei n.º 10/90, de 17 de Março, ao domínio público do Estado.

2 — A titularidade da gestão dos bens do domínio público não abrangidos no número anterior é confiada ao gestor da infra-estrutura ou ao operador de transporte público ferroviário a que estiverem afectos, incluindo os que por si tenham sido construídos ou adquiridos para afectação ao serviço ferroviário.

3 — Os bens cedidos pelo Estado, a título não definitivo, ao gestor da infra-estrutura ou ao operador de transporte público ferroviário, para serem directamente aplicados na exploração da respectiva actividade, pertencem ao domínio público do Estado, sendo fruídos por aquela entidade, como elementos do estabelecimento industrial ou comercial, enquanto se mantiver a necessidade da afectação.

4 — Em caso de desclassificação de linha, troço de linha ou ramal ferroviário, e se no diploma que opere a desclassificação não for previsto outro destino a dar aos bens afectos àquela linha ou àquele ramal, consideram-se estes integrados, à data da desclassificação, no estabelecimento industrial ou comercial do gestor da infra-estrutura.

Artigo 7.º

Utilização de terrenos do Estado

Mediante despacho conjunto dos Ministros das Finanças, da tutela e das áreas do ambiente e do ordenamento do território, é lícito ao gestor da infra-estrutura ou aos operadores de transporte público ferroviário utilizar, nas condições que forem estabelecidas, terrenos do Estado que devam ser ocupados para o serviço de exploração ferroviária.

Artigo 8.º

Desvios de caminhos e de cursos de água

É lícito à REFER, E. P., mediante despacho conjunto dos Ministros das Finanças, da tutela e das áreas do ambiente e do ordenamento do território, desviar cursos de água ou alterar a direcção de caminhos, sempre que a construção de novas linhas, de troços de via ou de ramais ou a modificação, ampliação ou conservação dos existentes assim o exijam, depois de ouvidas as entidades com tutela na área.

Artigo 9.º

Obrigações

1 — Compete ao gestor da infra-estrutura ou ao operador do serviço de transporte ferroviário assegurar a

gestão, a exploração, a segurança e a vigilância dos bens que integram o domínio público ferroviário à sua guarda.

2 — Compete às entidades responsáveis pelas vias ferroviárias, nomeadamente às referidas no número anterior, providenciar pela limpeza dessas vias e de uma faixa lateral confinante, nos termos gerais.

Artigo 10.º

Regime jurídico excepcional

1 — Não são aplicáveis aos bens do domínio público ferroviário:

- a) O regime da penhora, do depósito ou outros procedimentos cautelares, com as excepções previstas no n.º 3;
- b) O regime do embargo de obras quando as mesmas decorram em terrenos do domínio público ferroviário, incluindo as relativas à construção de acessos e melhoria da visibilidade das passagens de nível ou, em qualquer caso, quando as mesmas obras sejam urgentes e indispensáveis ao restabelecimento da circulação ferroviária ou à consolidação de obras de arte.

2 — A regra da alínea a) do n.º 1 é extensiva aos direitos constituídos por acto de direito privado a favor do gestor da infra-estrutura ou do operador de transporte ferroviário, nomeadamente contratos de locação financeira de equipamentos ou infra-estruturas.

3 — A regra da alínea a) do n.º 1 pode ser afastada quando, por solicitação do gestor da infra-estrutura ou do operador de transporte ferroviário, lhes seja autorizada a nomeação desses bens, por despacho conjunto dos Ministros das Finanças e da tutela.

4 — Quando se realizem obras urgentes, nos termos da parte final da alínea b) do n.º 1, cabe à entidade que as promova, mormente ao gestor da infra-estrutura, tomar as providências necessárias para evitar que os trabalhos possam pôr em causa a segurança pública, causem prejuízos aos prédios vizinhos ou se prolonguem desnecessariamente. Sendo causados prejuízos a particulares, os mesmos serão ressarcidos nos termos previstos para a indemnização da alínea a) do n.º 2 do artigo 4.º

CAPÍTULO II

Delimitação do domínio público ferroviário

Artigo 11.º

Limites da faixa ferroviária

1 — Quando outra delimitação não for estabelecida ou não resultar da natureza do suporte da via, considera-se que a área de implantação das linhas férreas é constituída pelas faixas de terreno demarcadas através das arestas superiores das áreas escavadas ou das arestas inferiores do talude dos aterros, em que os carris se encontram colocados ou, na falta destes pontos de referência ou de outros indícios, por linhas traçadas a 1,5 m da aresta exterior dos carris externos da via.

2 — O espaço aéreo e o subsolo correspondentes aos terrenos incorporados nas linhas férreas integram o domínio público ferroviário.

3 — As áreas do domínio público ferroviário, no espaço aéreo e no subsolo, não abrangidas pelo número anterior, integram o estabelecimento industrial e comercial da empresa a que pertencam.

4 — Nas pontes e nos túneis atravessados pelo caminho de ferro, consideram-se integradas no domínio público do Estado a obra de suporte da infra-estrutura ferroviária e a parte de solo ou subsolo necessária à sua implantação e segurança.

5 — O disposto nos números anteriores é aplicável, com as necessárias adaptações, à fixação dos limites verticais das servidões de linha férrea.

Artigo 12.º

Delimitação

1 — Se a faixa pertencente ao caminho de ferro não estiver delimitada, o proprietário confinante pode solicitar à REFER, E. P., a delimitação do seu terreno, lavrando-se o auto respectivo, que será assinado por aquele gestor e o proprietário confinante, ou os seus representantes, e por duas testemunhas.

2 — No mesmo caso e antes de fazer construções ou plantações próximas da presumida linha divisória, o proprietário confinante está obrigado a requerer ao gestor da infra-estrutura a delimitação.

Artigo 13.º

Desacordo na delimitação

1 — Quando não seja possível obter o acordo quanto aos limites em causa, a delimitação será feita por decisão obtida por maioria entre três peritos, um nomeado pelo proprietário confinante, outro pela REFER, E. P., e o terceiro escolhido por acordo dos árbitros designados pelas partes, e constará de auto assinado pelo representante daquele gestor e pelo proprietário confinante, ou seus representantes, e pelos peritos.

2 — O disposto no número anterior não prejudica o eventual recurso a meios judiciais adequados por qualquer das partes.

CAPÍTULO III

Servidões sobre prédios confinantes ou vizinhos ao domínio público ferroviário

Artigo 14.º

Obrigações gerais

1 — O proprietário confinante ou vizinho de bens do domínio público ferroviário está obrigado a abster-se de realizar obras, exercer actividades ou praticar actos que possam fazer perigar a segurança da circulação ferroviária e ou da infra-estrutura ferroviária.

2 — Sem prejuízo do disposto nos números seguintes, o proprietário confinante pode requerer ao Instituto

Nacional do Transporte Ferroviário (INTF) a redução das obrigações que lhe são impostas, a qual poderá ser concedida quando não implique diminuição da segurança da circulação e da infra-estrutura ferroviária.

3 — A autorização prevista no número anterior depende de parecer favorável do gestor da infra-estrutura em causa, podendo ser ouvidos ainda os operadores de transporte ferroviário directamente envolvidos.

Artigo 15.º

Zonas non aedificandi

1 — Nos prédios confinantes ou vizinhos das linhas férreas ou ramais ou de outras instalações ferroviárias em relação às quais se justifique a aplicação do presente regime, nomeadamente as subestações de tracção eléctrica, é proibido:

- a) Fazer construções, edificações, aterros, depósitos de materiais ou plantação de árvores a distância inferior a 10 m, sem prejuízo do disposto no n.º 2;
- b) Fazer escavações, qualquer que seja a profundidade, a menos de 5 m da linha férrea, sem prejuízo do disposto no n.º 3.

2 — Quando se verifique que a altura das construções, edificações, aterros, depósitos de terras ou árvores é superior, real ou potencialmente, a 10 m, a distância a salvaguardar deve ser igual à soma da altura, real ou potencial, com o limite da alínea a).

3 — Quando a linha férrea estiver assente em aterro, a escavação não pode ocorrer senão a uma distância equivalente a uma vez e meia a altura do aterro; em qualquer caso, quando a profundidade das escavações ultrapasse os 5 m de profundidade, a distância a salvaguardar deve ser igual à soma da profundidade com o limite da alínea b).

4 — Os limites dos n.ºs 1, 2 e 3 do presente artigo podem, por ocasião da construção, ampliação ou remodelação da infra-estrutura ferroviária, ser alterados por meio de despacho do ministro da tutela, precedendo parecer do INTF, por solicitação do gestor da infra-estrutura ou do operador de transporte ferroviário, com fundamento em questões de segurança do transporte ferroviário.

5 — Os limites dos n.ºs 1, 2 e 3 do presente artigo serão estabelecidos pela mesma forma prevista no número anterior, aquando da construção de linhas de velocidade elevada, igual ou superior a 220 km/h, ou da renovação de linhas existentes que permitam idênticas velocidades de circulação, nunca podendo ser inferiores a 25 m para os casos das alíneas a) e b) do n.º 1, sem prejuízo da aplicação dos n.ºs 2 e 3.

Artigo 16.º

Proibições de actividade

1 — É ainda proibido, nos casos previstos no n.º 1 do artigo anterior:

- a) Utilizar elementos luminosos ou reflectores que, pela sua cor, natureza ou intensidade, possam prejudicar ou dificultar a observação da sinalização ferroviária ou da própria via ou ainda

- assemelhar-se a esta de tal forma que possam produzir perigo para a circulação ferroviária;
- b) Exercer nas proximidades da linha férrea qualquer actividade que possa, por outra forma, provocar perturbações à circulação, nomeadamente realizar quaisquer actividades que provoquem fumos, gases tóxicos ou que impliquem perigo de incêndio ou explosão;
 - c) Proceder ao represamento de águas dos sistemas de drenagem do caminho de ferro e, bem assim, depositar nesses mesmos sistemas lixos ou outros materiais ou para eles encaminhar águas pluviais, de esgoto e residuais e ainda descarregar neles quaisquer outras matérias;
 - d) Manter actividades de índole industrial a distância inferior a 40 m.

2 — Aplica-se ao presente artigo, com as devidas adaptações, o disposto nos n.ºs 2 a 5 do artigo anterior.

Artigo 17.º

Obras e estudos

1 — Para além dos limites resultantes dos artigos anteriores, os proprietários ou possuidores de terrenos confinantes ou vizinhos de bens do domínio público ferroviário ficam ainda obrigados a consentir na ocupação desses terrenos e no seu atravessamento e, bem assim, no desvio de águas e caminhos quando:

- a) Esses terrenos sejam necessários para a realização de estudos, obras ou trabalhos preparatórios de construção, renovação, conservação e consolidação de vias férreas ou de outros elementos da infra-estrutura ferroviária;
- b) Esses terrenos sejam necessários à execução de obras de construção, renovação, conservação e consolidação de vias férreas ou de outros elementos da infra-estrutura ferroviária e não se justifique a respectiva expropriação.

2 — A obrigação referida no número anterior só é efectiva quando o proprietário ou possuidor onerado seja notificado com a antecedência mínima de 30 dias e lhe sejam comunicados, em detalhe, para que se possa pronunciar, os factos que determinam a oneração e a programação dos trabalhos a realizar.

3 — O proprietário ou possuidor onerado tem direito a ser indemnizado pelos prejuízos que, comprovada e directamente, lhe forem causados pela oneração, sendo o valor dos mesmos encontrado por acordo entre as partes ou recorrendo, com as necessárias adaptações, ao disposto no artigo 4.º, n.º 2, alínea a).

Artigo 18.º

Violação de zonas *non aedificandi* ou de proibições de actividade

1 — No caso de infracção por parte do particular confinante ou vizinho das regras constantes do presente capítulo, compete ao gestor da infra-estrutura em causa e aos operadores de transporte ferroviário que nela circulem proceder à denúncia da mesma, sem prejuízo de o INTF poder conhecer, por qualquer outro meio, das mesmas.

2 — Compete ao INTF supervisionar a investigação e determinação dos contornos exactos da violação, cabendo às empresas do sector realizar todas as diligências necessárias à instrução do processo, incluindo as diligências complementares que lhes sejam requeridas pelo INTF.

3 — Verificada a infracção, o INTF, após realizar audiência prévia do proprietário ou possuidor do prédio confinante, notifica-o para que, em determinado prazo, faça cessar a violação, sob pena de destruição ou demolição coerciva das obras erigidas em violação do presente diploma e ou encerramento compulsivo das instalações onde se exerçam as actividades proibidas.

4 — Caso se não verifique, no tempo fixado, a destruição ou demolição a que se refere o número anterior, a mesma será efectuada compulsivamente pela REFER, E. P., sob orientação do INTF, correndo os custos da mesma por conta do proprietário ou possuidor confinante.

CAPÍTULO IV

Os particulares e o domínio público ferroviário

Artigo 19.º

Proibições de circulação

1 — Salvo o disposto nos artigos seguintes, não são permitidos o trânsito a pé, o estacionamento ou o atravessamento de linhas férreas por quaisquer pessoas, salvo se possuírem autorização de trânsito e ou licença de atravessamento, emitidas pela empresa gestora da infra-estrutura ferroviária.

2 — São, igualmente proibidos, nas condições do número anterior, o trânsito, o estacionamento e o atravessamento de veículos e animais.

Artigo 20.º

Excepções às proibições de circulação

1 — Observadas as disposições do presente diploma, as indicações dos agentes ferroviários em serviço e cumpridas ainda todas as regras de segurança impostas pelas circunstâncias, é permitido:

- a) O atravessamento nas passagens de nível, de acordo com o disposto no Regulamento de Passagens de Nível, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 568/99, de 23 de Dezembro, bem como nas linhas assentes em vias que sejam comuns a outros modos de transporte;
- b) O atravessamento, a circulação e o estacionamento nas estações e apeadeiros, quando necessários para a utilização de comboios ou de instalações concessionadas, ou ainda para a realização de operações de transporte estritamente nos locais próprios para o efeito.

2 — É proibido o atravessamento da linha férrea, salvo em casos de justificada necessidade, nos quais, e sempre que possível, o atravessamento deverá ser acompanhado por um agente ferroviário em serviço, que posteriormente atestará as razões que o motivaram e as condições em que o mesmo se efectuou.

Artigo 21.º

Regras de circulação em via comum

1 — Tratando-se de linha férrea assente sobre via comum a outros modos de transporte, os utilizadores desta só poderão atravessar ou circular sobre a linha férrea quando os meios de sinalização acústica ou luminosa apresentarem indicação permissiva e os agentes ferroviários em serviço não derem indicação em contrário.

2 — Na falta das indicações a que se refere o número anterior ou se não existirem meios de sinalização, o atravessamento ou a circulação só deverão fazer-se se os utilizadores puderem assegurar-se que os poderão efectuar sem perigo.

3 — Os utilizadores da via comum devem ainda, em caso de aproximação de qualquer veículo que circule sobre carris, afastar-se o suficiente para permitir a sua livre passagem.

4 — É sempre proibido parar ou estacionar sobre as linhas férreas e atravessá-las sem ter garantida uma saída livre.

Artigo 22.º

Circulação em estações e apeadeiros

O atravessamento, a circulação e o estacionamento previstos na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 20.º estão sujeitos às seguintes regras:

- a) Os peões e os condutores de veículos ou de animais devem obediência rigorosa à sinalização existente e aos avisos afixados, bem como às indicações dos agentes ferroviários em serviço, devendo apenas efectuar o atravessamento ou circular sobre a via férrea quando possam assegurar-se da inexistência de perigo;
- b) É proibido o atravessamento entre os veículos de composições estacionadas, bem como o atravessamento fora das zonas destinadas a esse fim, sempre que existam;
- c) A circulação e o estacionamento de pessoas, veículos ou animais em área próxima de linhas férreas só podem efectuar-se desde que seja guardado espaço suficiente para a livre circulação dos comboios e para acautelar quaisquer eventualidades resultantes da sua passagem;
- d) O estacionamento de veículos sobre as vias férreas só é permitido para operações de carga e descarga, depois de obtida autorização do agente ferroviário de serviço competente para dirigir tais operações.

Artigo 23.º

Autorizações para trânsito e licenças para atravessamento

1 — As autorizações para trânsito e as licenças para atravessamento, bem como a abertura e a utilização de acessos às estações e suas dependências, têm carácter precário.

2 — Sem prejuízo de outras condições estabelecidas na autorização ou na licença, a empresa gestora da infra-

-estrutura pode cobrar do utilizador uma taxa, sendo ainda por conta deste as obras que a empresa entenda necessárias à manutenção dos níveis de segurança da exploração.

3 — Se a empresa gestora pretender revogar qualquer autorização ou licença, notificará o utilizador da respectiva extinção no prazo de 30 dias para que, dentro desse prazo, o mesmo proceda à supressão das obras existentes, sob pena de tal supressão ser executada pela empresa à custa do utilizador.

4 — O prazo referido no número anterior poderá ser reduzido pela empresa desde que o faça de modo fundamentado, nomeadamente quanto à existência de prejuízo para a segurança ferroviária.

5 — Verificando-se a hipótese prevista na parte final do n.º 3 do presente artigo, a cópia da factura emitida pela empresa gestora da infra-estrutura tem força executiva.

CAPÍTULO V

Desafectação, permuta e utilização privada de bens do domínio público ferroviário

Artigo 24.º

Desafectação

1 — Os bens do domínio público ferroviário, desde que não estejam adstritos ao serviço a que se destinam ou dele sejam dispensáveis, poderão ser desafectados do referido domínio público e integrados no património privado da Rede Ferroviária Nacional — REFER, E. P., por despacho conjunto dos Ministros das Finanças e da tutela.

2 — O despacho a que se refere o número anterior fixará, de acordo com o disposto no artigo 27.º, o regime de alienação ou utilização dos bens imóveis que passam a integrar o património privado da REFER, E. P.

3 — O despacho referido no n.º 1 constitui documento bastante para os actos de registo predial e inscrição matricial dos bens desafectados.

4 — A REFER, E. P., deve remeter cópia do despacho referido no n.º 1, bem como de todos os elementos pertinentes para a correcta identificação e catalogação dos bens, ao INTF, para que seja dado cumprimento ao disposto no artigo 5.º, n.º 6, do Decreto-Lei n.º 299-B/98, de 29 de Setembro.

Artigo 25.º

Objectivos

A integração dos bens desafectados no património privado da REFER, E. P., apenas se poderá realizar desde que os mesmos se destinem a alienação ou a aproveitamento urbanístico ou imobiliário e as verbas a apurar com a respectiva alienação ou utilização sejam afectas, na sua totalidade, a investimentos na modernização de infra-estruturas ferroviárias daquela empresa.

Artigo 26.º

Permutas ou transferências dominiais

1 — Quando o interesse público o justifique, poderá ser autorizada por despacho conjunto dos Ministros das Finanças e da tutela a mutação dominial, por transferência ou permuta, de bens integrados no domínio público ferroviário que estejam nas condições enunciadas no n.º 1 do artigo 24.º

2 — O despacho referido no número anterior fixará a compensação a atribuir à REFER, E. P., em caso de transferência ou de permuta com recepção de bens com menor valor do que os permutados, a qual será afectada a investimentos na modernização de infra-estruturas ferroviárias.

Artigo 27.º

Regime de alienação e utilização

1 — A alienação e utilização dos bens imóveis desafectados e integrados no património privado da REFER, E. P., poderá efectuar-se em regime de propriedade plena, constituição de direito de superfície, ou qualquer outro meio jurídico adequado.

2 — Não podem ser objecto de alienação em propriedade plena os bens imóveis destinados a empreendimentos imobiliários afectos essencialmente às funções terciária e comercial, a localizar em zonas contíguas à infra-estrutura ferroviária.

3 — Poderá a REFER, E. P., para a realização das operações de aproveitamento urbanístico ou imobiliário referidas no número anterior, associar-se com terceiros, entidades públicas ou privadas, destinando-se também as receitas dessas operações, na sua totalidade, a investimentos na modernização de infra-estruturas ferroviárias daquela empresa.

4 — A associação com terceiros, nomeadamente por consórcio, constituição de sociedade comercial ou agrupamento complementar de empresas, tem de ser autorizada pelo despacho conjunto que proceda à desafecção, à permuta ou à transferência dominial ou por despacho posterior dos mesmos Ministros.

Artigo 28.º

Utilização do domínio público

1 — As concessões de uso privativo parcial ou integral de instalações ou imóveis do domínio público ferroviário serão objecto de contrato de concessão entre a REFER, E. P., e a entidade concessionária, seleccionada por um dos procedimentos pré-contratuais previstos na legislação sobre contratação pública relativa à locação e aquisição de bens e serviços, nos termos e com os limites ali previstos, legislação essa que regerá também a formação e execução do respectivo contrato.

2 — Do contrato referido no n.º 1 constará, obrigatoriamente, o prazo da concessão, os montantes devidos pelo concessionário, as condições técnicas e jurídicas e o regime de penalização, incluindo os pressupostos do resgate e do sequestro da concessão, nomeadamente os respeitantes à compatibilização da concessão com a exploração ferroviária e os termos da autorização prévia para a transmissão do direito.

3 — O disposto no n.º 1 não se aplica quando a concessão de uso privativo seja feita a favor de entidade pública ou a empresa em que exista uma participação pública maioritária.

4 — Não se consideram abrangidas pelo presente artigo as licenças precárias concedidas pela REFER, E. P., a entidades públicas ou privadas para atravessamento de bens do domínio público ferroviário.

5 — A REFER, E. P., deverá tomar as precauções necessárias por forma a garantir a reposição da situação original quando o atravessamento implique a realização de obras no bem do domínio público ferroviário e, bem assim, para assegurar a manutenção dos níveis de segurança da exploração em todos os momentos.

Artigo 29.º

Espaço aéreo e subsolo das vias férreas e dos edifícios

1 — No espaço aéreo e no subsolo correspondentes ao leito das vias férreas, bem como relativamente ao espaço superior e ao subsolo das estações, dos apeadeiros e de outros imóveis que integrem o património público ferroviário por si gerido, e a partir da altura ou da profundidade que não ponha em causa a segurança da via, da circulação ferroviária ou da circulação de passageiros, a REFER, E. P., tem, mediante prévia aprovação dos projectos de construção por despacho conjunto dos Ministros das Finanças e da tutela, o direito de construir para si mesma e, bem assim, a faculdade de concessionar, nos termos previstos no n.º 1 do artigo anterior, o uso privativo desse direito.

2 — Se os empreendimentos imobiliários destinados às funções terciária e comercial, a construir sobre bens imóveis desafectados do domínio público e alienados mediante constituição de direito de superfície, não puderem ser desenvolvidos e construídos sem recurso ao uso de espaços do domínio público, a autorização para a concessão de uso privativo, a ser concedida nos termos e nos limites do n.º 1, está sujeita a procedimento concursal.

3 — Os despachos de aprovação previstos nos n.ºs 1 e 2 determinarão ainda o prazo da concessão, os montantes devidos pelo concessionário, as condições técnicas e jurídicas e o regime de penalização, incluindo os pressupostos do resgate e do sequestro da concessão, nomeadamente os respeitantes à compatibilização da concessão com a exploração ferroviária e os termos da autorização prévia para a transmissão do direito.

4 — Os despachos ministeriais de aprovação previstos nos n.ºs 1 e 2 poderão aprovar também a possibilidade de associação com terceiros, nos termos previstos nos n.ºs 3 e 4 do artigo 27.º

Artigo 30.º

Despacho de autorização

1 — A aprovação ministerial dos projectos de construção apresentados nos termos dos n.ºs 1 e 2 do artigo 29.º vale como delimitação dos correspondentes espaços de domínio público.

2 — A REFER, E. P., deve remeter cópia do despacho ministerial referido no n.º 1 do artigo 29.º, bem

como de todos os elementos pertinentes para a correcta identificação e catalogação dos bens, ao INTF, para que seja dado cumprimento ao disposto no artigo 5.º, n.º 6, do Decreto-Lei n.º 299-B/98, de 29 de Setembro.

3 — As construções executadas nos termos do artigo 29.º, se não forem edificadas pela REFER para si mesma, são consideradas como imóveis integrados no património privado desta, estando sujeitos aos actos de registo predial e de inscrição matricial legalmente exigidos.

Artigo 31.º

Fiscalização

1 — Os edifícios a que se referem os n.ºs 1 e 2 do artigo 29.º ficam sujeitos a poderes especiais de fiscalização da REFER, E. P., a qual poderá ordenar a realização das obras de conservação indispensáveis à segurança do caminho de ferro e qualidade do serviço de exploração, ou realizá-las directamente cobrando os respectivos custos de acordo com os mecanismos legais ou contratuais aplicáveis em cada caso.

2 — O disposto no número anterior é aplicável, com as necessárias adaptações, às construções resultantes da constituição de direito de superfície quando sejam contíguas à infra-estrutura ferroviária.

Artigo 32.º

Alvarás e licenças

O disposto no presente diploma não dispensa os licenciamentos previstos na lei para as obras de construção civil e utilização de edifícios ou de suas fracções autónomas, quando realizadas fora do domínio público ferroviário, ou na situação prevista no n.º 2 do artigo 29.º

Artigo 33.º

Procedimento instrutório

1 — A instrução dos procedimentos de desafectação, permuta, transferência e de constituição ou de cedência de direitos de superfície, nos termos previstos no presente diploma, cabe à REFER, E. P.

2 — Os despachos ministeriais que procedam à desafectação serão obrigatoriamente precedidos de parecer do INTF.

CAPÍTULO VI

Regime sancionatório

Artigo 34.º

Contra-ordenações

1 — Constituem contra-ordenações puníveis com coima de € 250 a € 3000, no caso de pessoa singular, ou de € 750 a € 20 000, no caso de pessoa colectiva:

- a) A construção ou a plantação próximas da faixa pertencente ao caminho de ferro sem que tenha sido realizada a delimitação;
- b) A recusa em consentir o atravessamento e ocupação nos casos e nos termos previstos no artigo 17.º;

c) A circulação em vias férreas em violação do disposto nos artigos 19.º e 20.º, sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei n.º 568/99, de 23 de Dezembro;

d) A circulação em vias comuns em violação do disposto no artigo 21.º;

e) A circulação em estações e apeadeiros em violação do disposto no artigo 22.º

2 — Constituem contra-ordenações puníveis com coima de € 500 a € 3740, no caso de pessoa singular, ou de € 1500 a € 44 800, no caso de pessoa colectiva:

a) A realização de construções, edificações, aterros, depósitos de materiais, plantação de árvores ou escavações em violação do disposto no artigo 15.º, sem prejuízo do disposto no artigo 18.º;

b) A realização de actividades em prédios confinantes ou vizinhos do caminho de ferro em violação do disposto no artigo 16.º;

c) A abertura de barreiras ou cancelas de passagem de nível quando as mesmas se devam encontrar encerradas, sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei n.º 568/99, de 23 de Dezembro.

3 — A negligência é punível.

4 — O INTF adquire notícia da contra-ordenação por conhecimento próprio ou qualquer outro meio.

Artigo 35.º

Instrução do processo e aplicação das coimas

1 — A instrução dos processos por contra-ordenações previstas no presente diploma compete ao INTF, sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 18.º

2 — A aplicação das coimas previstas no presente diploma compete ao conselho de administração do INTF.

Artigo 36.º

Produto das coimas

A afectação do produto das coimas faz-se da seguinte forma:

- a) 40% para o INTF;
- b) 60% para o Estado.

CAPÍTULO VII

Disposições finais

Artigo 37.º

Processos pendentes

O disposto no presente diploma não se aplica a processos pendentes, nos quais existam já compromissos assumidos com terceiros.

Artigo 38.º

Legislação revogada

Ficam revogados os artigos 1.º a 6.º, 17.º, n.º 1, 23.º a 29.º e 30.º a 37.º do Decreto-Lei n.º 39 780, de 21 de Agosto de 1954, e o Decreto-Lei n.º 269/92, de 28 de Novembro.

Artigo 39.º

Manutenção em vigor

O disposto no presente diploma não prejudica a manutenção em vigor dos Decretos n.ºs 11 928, de 21 de Julho de 1926, e 12 800, de 7 de Dezembro de 1926.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 29 de Agosto de 2003. — *José Manuel Durão Barroso* — *Norberto Emílio Sequeira da Rosa* — *António Pedro de Nobre Carmona Rodrigues*.

Promulgado em 20 de Outubro de 2003.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 23 de Outubro de 2003.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Assembleia Legislativa Regional

Decreto Legislativo Regional n.º 36/2003/A

Fundo Regional de Acção Cultural

Na sequência da transferência de competências nos domínios da educação e cultura efectuada pelo Decreto-Lei n.º 428/78, de 27 de Dezembro, e pelo Decreto-Lei n.º 338/79, de 25 de Agosto, foram criados diversos fundos dotados de autonomia administrativa e financeira. Entre esses fundos conta-se o Fundo Regional de Acção Cultural (FRAC), organismo que tem vindo a assegurar a gestão das receitas obtidas nos museus, bibliotecas e outros serviços da área da cultura e a participar no financiamento de diversas actividades de cariz cultural.

Tendo em conta a evolução entretanto verificada no sector, torna-se necessário rever o enquadramento jurídico daquele Fundo, alargando a sua área de actuação e clarificando os seus mecanismos de funcionamento e fiscalização.

Assim, a Assembleia Legislativa Regional dos Açores decreta, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 227.º da Constituição da República e da alínea c) do n.º 1 do artigo 31.º do Estatuto Político-Administrativo da Região, o seguinte:

Artigo 1.º

Designação e natureza

O Fundo Regional de Acção Cultural, adiante designado por FRAC, é um fundo público dotado de autonomia administrativa e financeira, integrado na secretaria regional competente em matéria de cultura.

Artigo 2.º

Atribuições

O FRAC tem como objectivo o apoio financeiro às actividades culturais e de protecção do património cultural, incluindo, nomeadamente:

- a) A realização de exposições, espectáculos, concertos, cursos, conferências, congressos e outras acções e manifestações culturais e artísticas promovidas pela direcção regional competente em matéria de cultura e seus serviços dependentes, bem como o apoio a iniciativas semelhantes de outras entidades públicas ou privadas;
- b) O apoio a pessoas singulares ou colectivas que se proponham desenvolver iniciativas culturais e artísticas de reconhecido mérito;
- c) O apoio a bandas, filarmónicas, ranchos folclóricos e outras manifestações culturais;
- d) O apoio a organismos e actividades de animação cultural na formação e aperfeiçoamento técnico de animadores e agentes culturais;
- e) A aquisição de espécies de comprovado interesse para a Região ou que necessitem de adequada protecção;
- f) A recuperação, conservação, protecção e salvaguarda do património cultural, nomeadamente de bens imóveis e móveis classificados;
- g) A execução do plano editorial da direcção regional competente em matéria de cultura e seus serviços dependentes, bem como a recolha, tratamento e divulgação de documentação de interesse cultural ou relacionado com as respectivas actividades.

Artigo 3.º

Receitas

1 — Constituem receitas do FRAC:

- a) As verbas inscritas a seu favor no Orçamento da Região;
- b) Os subsídios, donativos ou outras receitas que se destinem especificamente a fins culturais;
- c) As receitas da venda de livros, gravuras, audiogramas, videogramas, filmes e outras obras de cariz cultural, qualquer que seja o suporte utilizado, produzidas pela administração regional e seus serviços dependentes, ou por ele directa ou indirectamente apoiados;
- d) As receitas provenientes de taxas, multas e coimas sobre espectáculos e divertimentos públicos, nos termos da legislação em vigor;
- e) As receitas cobradas pela utilização de infra-estruturas e equipamentos culturais sob administração da direcção regional competente em matéria de cultura e seus serviços externos;
- f) As receitas cobradas por serviços prestados, materiais fornecidos, espectáculos realizados e, em geral, por quaisquer actividades organizadas pela direcção regional competente em matéria de cultura e seus serviços dependentes.

2 — Os preços a cobrar pela utilização de infra-estruturas e equipamentos culturais sob administração da direcção regional competente em matéria de cultura e seus serviços externos são fixados por portaria do secretário regional competente em matéria de cultura.