

2 — As apostas mútuas hípcas não são sujeitas ao regime de exclusivo fixado pelo n.º 1 do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 84/85, de 28 de Março.

Artigo 27.º

Publicidade

A publicidade das apostas mútuas hípcas beneficia do regime de excepção previsto no n.º 2 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 330/90, de 23 de Outubro.

Artigo 28.º

Norma revogatória

Após a entrada em vigor dos regulamentos previstos neste diploma são revogados o Decreto n.º 40 910, de 19 de Dezembro de 1956, e o artigo 45.º do Decreto-Lei n.º 48 912, de 18 de Março de 1969.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 24 de Setembro de 1992. — *Aníbal António Cavaco Silva* — *Jorge Braga de Macedo* — *Arlindo Marques da Cunha* — *António Fernando Couto dos Santos* — *José Albino da Silva Penada* — *Fernando Manuel Barbosa Faria de Oliveira*.

Promulgado em 6 de Novembro de 1992.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 10 de Novembro de 1992.

O Primeiro-Ministro, *Aníbal António Cavaco Silva*.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 269/92

de 28 de Novembro

A rede ferroviária nacional mantém, no essencial, o traçado e as características da sua construção, que, em média, ronda os 100 anos.

Com excepção de alguns investimentos, designadamente a electrificação de certas linhas nos anos 50, nada foi feito no passado em matéria de investimentos de vulto.

Só a partir de 1986 se iniciou em grande escala a modernização dos caminhos de ferro, o que exige enormes disponibilidades financeiras, quer pela natureza dos investimentos em causa quer ainda pelo obsolescência do património ferroviário nacional existente.

Importa, assim, mobilizar todos os meios possíveis para levar a cabo tão importante tarefa, de indiscutível interesse nacional, atento o papel económico que os caminhos de ferro desempenham e devem continuar a desempenhar ao serviço do País.

Uma adequada gestão deste problema, na sua vertente financeira, passa, indiscutivelmente, pela rendabilização do património ferroviário, na sua parte imobiliária, por forma a realizar parte importante das verbas destinadas à modernização dos meios ferroviários, com o necessário aumento de qualidade e segurança do transporte ferroviário.

Com o presente diploma, dota-se a CP — Caminhos de Ferro Portugueses, E. P., com a moldura legal adequada a uma efectiva gestão e rendabilização do património imobiliário, tendo em vista a sua conversão em reforço financeiro dos meios destinados à modernização, permitindo-se um efectivo aproveitamento rentável do domínio público ferroviário.

Assim:

No uso das autorizações legislativas concedidas pelos n.ºs 5 e 6 do artigo 63.º da Lei n.º 2/92, de 9 de Março, e nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Desafecção do domínio público ferroviário

Artigo 1.º Os bens do domínio público ferroviário, desde que não adstritos ao serviço público a que se destinavam, poderão ser desafectados e integrados no património da CP — Caminhos de Ferro Portugueses, E. P., por despacho conjunto dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Art. 2.º As verbas resultantes da alienação dos bens integrados no património da CP, nos termos do artigo anterior, são afectas, na sua totalidade, a investimentos na modernização de infra-estruturas e material circulante da empresa.

Art. 3.º O despacho referido no artigo 1.º constitui documento bastante para o registo na conservatória do registo predial respectiva, a favor da CP — Caminhos de Ferro Portugueses, E. P., dos imóveis nele identificados.

CAPÍTULO II

Aproveitamento e exploração do domínio público ferroviário

Art. 4.º — 1 — Compete à entidade detentora do serviço público de transportes por caminho de ferro assegurar, nos termos do presente diploma e demais legislação aplicável, o aproveitamento e exploração dos bens que compõem o domínio público ferroviário.

2 — Em caso de concessão ou subconcessão de exploração do serviço público ferroviário, ou de parte dele, os poderes referidos no número anterior serão exercidos pela entidade concessionária, nos termos do respectivo contrato e da legislação especialmente aplicável.

Art. 5.º — 1 — No espaço aéreo e no subsolo correspondentes ao leito das vias férreas, a partir da altura ou da profundidade que não ponha em causa a segurança da via e da circulação dos meios de transporte, tem a entidade titular da exploração do serviço ferroviário, mediante prévia aprovação do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, o direito de construir, para si mesma ou associada a outrem, e, bem assim, a faculdade de ceder totalmente esse direito.

2 — De igual direito goza a entidade titular da exploração do serviço ferroviário relativamente ao espaço aéreo superior e ao subsolo inferior aos edifícios das estações e apeadeiros e aos edifícios do estabelecimento industrial e comercial do caminho de ferro, na altura e na profundidade que não sejam essenciais à segurança

das instalações ou à circulação de passageiros ou mercadorias, podendo, neste caso, ser concedido o direito de sobrelevação.

3 — A aprovação dos projectos de construção apresentados, nos termos dos números anteriores, vale como delimitação dos correspondentes bens do domínio público ferroviário.

4 — Se as edificações não puderem ser construídas sem apoio, total ou parcial, na área correspondente às linhas férreas, é permitida a constituição do direito de superfície sobre o respectivo solo, desde que daí não resulte prejuízo para a segurança da via e da circulação ferroviária.

5 — Em caso de concessão do serviço público ferroviária, ou de parte dele, o direito de construir, nas condições previstas no presente artigo, pertencerá ao concessionário em toda a extensão da linha ou troço de linha que for objecto da concessão e por todo o tempo que esta durar, salvo se no respectivo contrato se dispuser de modo diferente.

6 — Na falta de estipulação em contrário, entender-se-á que o direito de construir a que se refere o número anterior é exercido pelo concessionário dentro do prazo da concessão, se todas as licenças necessárias à realização de obras forem concedidas na vigência do respectivo contrato.

Art. 6.º — 1 — As construções levadas a cabo nos termos do artigo anterior são consideradas como imóveis integrados no domínio privado, estando a sua transmissão ou oneração sujeita a inscrição no registo predial, depois de efectuada a respectiva descrição, bem como a inscrição do direito do primitivo titular.

2 — No caso de obras realizadas por concessionário, o direito de propriedade sobre as construções não depende da subsistência do contrato de concessão, salvo se neste se dispuser de modo diferente.

Art. 7.º — 1 — As edificações integradas no domínio privado a que se refere o artigo anterior devem dis-

por de entradas e acesso separados da área exclusivamente destinada ao serviço ferroviário, bem como, quando existam, instalações próprias de água, electricidade, gás, aquecimento, ar condicionado ou outras semelhantes.

2 — O solo dos edifícios pertencentes ao caminho de ferro que sejam objecto de sobrelevação continua a pertencer ao domínio público, assim como os respectivos pátios, jardins e logradouros.

3 — As partes dos edifícios sobreelevados que não estejam abrangidas pelos números anteriores e devam considerar-se comuns ficam sujeitas a poderes especiais de fiscalização da entidade titular ou concessionária do serviço público ferroviário, a qual poderá ordenar a realização das obras de conservação indispensáveis à segurança do caminho de ferro, ou realizá-las directamente, por conta do condomínio.

4 — O disposto nos números anteriores é aplicável, com as necessárias adaptações, às construções resultantes do aprofundamento dos edifícios pertencentes ao domínio público ferroviário.

Art. 8.º O disposto no presente diploma não dispensa os licenciamentos previstos na lei para obras de construção civil e da utilização de edifícios ou de suas fracções autónomas.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 3 de Setembro de 1992. — *Aníbal António Cavaco Silva* — *Jorge Braga de Macedo* — *Álvaro José Brilhante Laborinho Lúcio* — *Joaquim Martins Ferreira do Amaral*.

Promulgado em 6 de Novembro de 1992.

Publique-se.

O Presidente da República, MARIO SOARES.

Referendado em 10 de Novembro de 1992.

O Primeiro-Ministro, *Aníbal António Cavaco Silva*.