

I SÉRIE



DIÁRIO DA REPÚBLICA

Segunda-feira, 31 de dezembro de 2018

Número 251

ÍNDICE

SUPLEMENTO

Presidência do Conselho de Ministros

Decreto-Lei n.º 124-A/2018:

Altera o regime jurídico aplicável ao contrato de transporte ferroviário de passageiros, o regime jurídico aplicável à CP — Comboios de Portugal, E. P. E., e o regime de gestão e utilização da infraestrutura ferroviária nacional, transpondo a Diretiva (UE) 2016/2370. . . . 6368-(2)

Saúde

Portaria n.º 337-C/2018:

Estabelece o regime de comparticipação do Estado no preço dos tratamentos termais prescritos nos Cuidados de Saúde Primários do Serviço Nacional de Saúde (SNS) 6368-(54)

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 124-A/2018

de 31 de dezembro

A União Europeia tem pugnado, no âmbito da sua política de transportes, pela promoção do transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias, através do investimento em infraestruturas ferroviárias, do incentivo à transparência e separação entre a gestão da infraestrutura e a operação de transporte, e da implementação de um mercado único que estimule a concorrência, a mobilidade, a multimodalidade, a coesão territorial e social e a qualidade dos serviços prestados aos cidadãos.

Uma vez instituídos os pilares da reestruturação do setor ferroviário, através das Diretivas 91/440/CEE, do Conselho, de 29 de julho de 1991, 95/18/CE, do Conselho, de 19 de junho de 1995, e 95/19/CE, do Conselho, de 19 de junho de 1995, a União Europeia adotou, entre 2001 e 2016, quatro «pacotes ferroviários», compostos por um conjunto de diretivas e regulamentos, com o objetivo de promover a abertura gradual do mercado de transporte ferroviário de passageiros e mercadorias, implementando um espaço ferroviário europeu único.

Os três primeiros «pacotes ferroviários» foram aprovados sucessivamente em 2001, 2004 e 2007, e introduzidos na ordem jurídica interna, através da transposição das diretivas e adaptação da legislação nacional aos regulamentos que os integraram.

Em 2012, foi reformulado o primeiro «pacote ferroviário», através da publicação da Diretiva 2012/34/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único (Diretiva 2012/34/UE). Esta diretiva, que foi transporta para a ordem jurídica interna pelo Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, veio impor uma maior transparência no acesso ao mercado e a independência e reforço das competências das entidades reguladoras nacionais. Instituiu ainda regras comuns de governação das empresas ferroviárias e dos gestores de infraestrutura, de financiamento e tarifação da infraestrutura, de acesso à infraestrutura e aos serviços ferroviários e de supervisão regulamentar do mercado.

O quarto «pacote ferroviário» foi aprovado em 2016 e integra a Diretiva (UE) 2016/797, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia, a Diretiva (UE) 2016/798, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à segurança ferroviária, e a Diretiva (UE) 2016/2370, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, que altera a Diretiva 2012/34/UE no que respeita à abertura do mercado nacional de transporte ferroviário de passageiros e à governação da infraestrutura ferroviária. Integra ainda o Regulamento (UE) 2016/796, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativo à Agência Ferroviária da União Europeia e que revoga o Regulamento (CE) n.º 881/2004, o Regulamento (UE) 2016/2338, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, que altera o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 no que respeita à abertura do mercado nacional de serviços de transporte ferroviário de passageiros, e o Regulamento (UE) 2016/2337, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 1192/69 do Conselho relativo às regras comuns

para a normalização de contas das empresas de caminho-de-ferro.

O presente decreto-lei procede à transposição da Diretiva (UE) 2016/2370, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016 (Diretiva 2016/2370), e à conformação da legislação nacional ao Regulamento (UE) 2016/2338, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016 (Regulamento 2016/2338).

Estes instrumentos legislativos, concretizadores do « pilar de mercado » do quarto « pacote ferroviário », introduzem um novo paradigma para a prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros. Ainda que com exceções e com a salvaguarda de um regime de transição, este novo paradigma é marcado essencialmente pela atribuição do direito de acesso das empresas ferroviárias, em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes, às infraestruturas ferroviárias de todos os Estados-Membros da União Europeia para exploração de serviços de transporte de passageiros e, bem assim, pelo reforço da obrigatoriedade de seguir um procedimento concorrencial para a adjudicação de contratos de serviço público relativos a serviços de transporte ferroviário de passageiros.

Para a sua introdução na ordem jurídica interna, considera-se necessário realizar um conjunto de alterações legislativas.

Desde logo, é necessário proceder à alteração ao Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março, na sua redação atual, com vista a reforçar e desenvolver os direitos dos passageiros, que devem ser garantidos por qualquer operador. É ainda necessário clarificar o papel da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, enquanto regulador, nessa matéria.

Nos termos do regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros, aprovado em anexo à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual, o Estado é a autoridade de transportes competente para a prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros, sendo a CP — Comboios de Portugal — E. P. E. (CP, E. P. E.), um operador interno, que presta relevantes serviços de interesse económico geral, necessários para assegurar a mobilidade quotidiana das populações. O regime jurídico aplicável à CP, E. P. E., é, por seu turno, definido no Decreto-Lei n.º 137-A/2009, de 12 de junho, na sua redação atual, que aprova também os seus estatutos. Por essa razão, é também alterado o Decreto-Lei n.º 137-A/2009, de 12 de junho, na sua redação atual, para adaptar o regime jurídico aplicável à CP, E. P. E., ao novo regime de contratualização do serviço de transporte ferroviário de passageiros resultante do Regulamento 2016/2338, nomeadamente prevendo que a CP, E. P. E., opera no âmbito de um contrato de serviço público e regulando o seu conteúdo.

Por último, é alterado o Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, que transpôs para a ordem jurídica interna a Diretiva 2012/34/UE.

Nesse contexto, introduzem-se requisitos que visam garantir uma maior independência do gestor de infraestrutura, nomeadamente no que respeita ao desempenho das funções essenciais, para assegurar o acesso equitativo à infraestrutura ferroviária pelas empresas ferroviárias.

Criam-se os mecanismos necessários para garantir que a organização da rede ferroviária nacional permite a exploração de serviços de acesso livre e de serviços prestados ao abrigo de um contrato de serviço público, a fim de assegurar a todos os passageiros um fácil acesso a serviços de elevada qualidade.

Estabelece-se ainda um incentivo para as empresas ferroviárias procederem à criação de um sistema comum de bilhética, para a promoção da utilização do transporte público e da mobilidade multimodal, transfronteiriça e de porta a porta, no âmbito de instrumento legal, regulamentar, contratual ou administrativo de uma ou mais autoridades de transportes.

Finalmente, incumbe-se a Autoridade de Mobilidade e dos Transportes, enquanto entidade reguladora, de garantir o acesso não discriminatório à infraestrutura ferroviária, bem como de avaliar, na sequência de um pedido de acesso à rede ferroviária, os impactos no equilíbrio económico dos contratos de serviço público existentes, celebrados ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, alterado pelo Regulamento 2016/2338, e tendo em conta o disposto na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual.

Desta forma, o presente decreto-lei efetiva as principais opções subjacentes à política pública de transportes e é reflexo da prioridade assumida no Programa do XXI Governo Constitucional de promover um transporte público de qualidade, valorizando-se o contributo do transporte ferroviário para a sustentabilidade económica, ambiental e social do país e o seu papel como um fator de coesão territorial insubstituível, com impactos transversais em vários setores da economia que dependem de redes de transportes.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto

1 — O presente decreto-lei estabelece as regras gerais aplicáveis a todos os operadores de transporte ferroviário de passageiros, altera o regime jurídico aplicável à CP — Comboios de Portugal, E. P. E., e revê o regime de gestão e utilização da infraestrutura ferroviária e acesso à atividade ferroviária, com vista ao reforço da independência do gestor de infraestrutura e à introdução dos mecanismos necessários para que a organização da rede ferroviária permita a exploração de serviços de acesso livre e de serviços prestados ao abrigo de um contrato de serviço público, procedendo:

a) À transposição da Diretiva (UE) 2016/2370, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, que altera a Diretiva 2012/34/UE no que respeita à abertura do mercado nacional de transporte ferroviário de passageiros e à governação da infraestrutura ferroviária; e

b) À conformação das normas legais nacionais ao Regulamento (UE) 2016/2338, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, que altera o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 no que respeita à abertura do mercado nacional de serviços de transporte ferroviário de passageiros.

2 — O presente decreto-lei procede:

a) À segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 35/2015, de 6 de março;

b) À segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 137-A/2009, de 12 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 59/2012, de 14 de março;

c) À primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro.

CAPÍTULO II

Regime jurídico do contrato de transporte ferroviário de passageiros

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março

Os artigos 2.º, 3.º, 4.º, 7.º, 10.º, 16.º, 16.º-A, 20.º, 22.º, 24.º, 32.º, 33.º, 34.º e 36.º do Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março, na sua redação atual, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 2.º

[...]

[...]:

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) [...];

f) [...];

g) [...];

h) [...];

i) [...];

j) [...];

l) [...];

m) [...];

n) «Serviços urbanos e suburbanos» os serviços de transporte destinados a dar resposta às necessidades de transporte de um centro urbano ou de uma aglomeração, incluindo uma aglomeração transfronteiriça, bem como às necessidades de transporte entre esse centro ou essa aglomeração e os respetivos subúrbios;

o) «Serviços regionais» os serviços de transporte destinados a dar resposta às necessidades de uma região, incluindo uma região transfronteiriça;

p) «Serviços de longo curso» os serviços de transporte destinados a dar resposta às necessidades de âmbito nacional, entre diversas cidades ou aglomerações e de âmbito supra regional;

q) «Serviços internacionais» os serviços de transporte em que a composição atravessa, pelo menos, uma fronteira de um Estado-Membro da União Europeia e destinados a transportar passageiros entre estações situadas em Estados-Membros da União Europeia diferentes;

r) «Serviços públicos integrados de transporte de passageiros» os serviços de transporte interligados no interior de uma zona geográfica determinada, com serviço de informações, sistema de bilhética e horário integrados;

s) [Anterior alínea *q*.]

t) [Anterior alínea *r*.]

u) [Anterior alínea *s*.]

v) [Anterior alínea *t*.]

x) [Anterior alínea *u*.]

Artigo 3.º

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — As condições gerais do transporte são definidas pelo operador, nos termos do presente decreto-lei e do regime das cláusulas contratuais gerais, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 446/85, de 25 de outubro, na sua redação atual, sem prejuízo das demais disposições aplicáveis ao transporte ferroviário.

4 — As condições gerais de transporte podem ser incluídas em contrato de serviço público celebrado nos termos da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual, ou em contrato de acesso e utilização da infraestrutura, celebrado nos termos do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua redação atual, sem prejuízo da sua divulgação autónoma.

5 — As disposições do contrato de transporte não podem limitar ou excluir direitos previstos no presente decreto-lei, mas podem conferir direitos adicionais.

Artigo 4.º

[...]

1 — [...].

2 — São obrigações do operador, sem prejuízo de outras estipuladas no contrato de serviço público ou no contrato de acesso e utilização da infraestrutura, designadamente:

a) Publicitar os preços e horários, de forma clara e acessível, nos locais de venda dos títulos de transporte, com a antecedência mínima de 5 dias em relação à sua aplicação, salvo se isso for comprovadamente impossível por motivo não imputável ao operador;

b) [...];

c) [...];

d) Informar os passageiros, através de meios adequados, da supressão temporária de serviços, com a antecedência mínima de 5 dias em relação à sua aplicação, salvo se isso for comprovadamente impossível por motivo não imputável ao operador, e, sendo caso disso, apresentar os serviços alternativos ao dispor do passageiro ou disponibilizar os mesmos;

e) [...];

f) [...];

g) [...];

h) [...].

3 — [...]:

a) Informar os passageiros, através dos meios adequados, com a antecedência mínima de 30 dias, sobre a decisão de supressão definitiva de serviços;

b) [...];

c) Informar os passageiros dos atrasos e das horas previstas de partida e chegada.

4 — Sem prejuízo da disponibilização de informação no respetivo sítio da Internet, o operador está obrigado a disponibilizar nas estações os horários dos serviços regulares da linha em que a respetiva estação se insere, bem como os preços dos títulos de transporte aplicados a essa linha.

5 — [...].

6 — [...].

7 — [...].

8 — [...].

9 — [...].

10 — [...].

Artigo 7.º

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — O título de transporte é válido apenas para o tipo de serviço para que foi adquirido, salvo se as condições gerais de transporte, o contrato de serviço público, o contrato de acesso e utilização da infraestrutura ou as autoridades de transportes permitirem a sua utilização noutro tipo de serviço.

6 — [...].

Artigo 10.º

[...]

As condições de transporte e entrega de automóveis ou motociclos são definidas pelo operador e estão sujeitas a aprovação da autoridade de transportes competente.

Artigo 16.º

[...]

1 — [...].

2 — Nos serviços de transporte regional, de longo curso e internacional, o passageiro tem direito a reaver até 75 % do valor pago pelo título de transporte, mediante a sua apresentação e desde que o reembolso seja solicitado:

a) [...];

b) Até 30 minutos antes do início da viagem, quando se trate de serviços de transporte regional e de longo curso.

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

6 — [...].

7 — [...].

8 — [...].

9 — [...].

Artigo 16.º-A

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) O passageiro seja titular de uma assinatura, passe ou título de transporte sazonal e, comprovadamente,

existam alternativas viáveis para a sua deslocação por estes abrangidas, designadamente através de outros modos de transporte.

6 — [...].

Artigo 20.º

Fixação de preços

1 — [...]:

a) Os preços dos serviços de transporte de passageiros titulados por contrato de serviço público nos termos da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual, são fixados de acordo com as regras constantes do referido contrato ou emanadas pela autoridade de transportes competente, sem prejuízo das regras gerais de âmbito nacional e europeu aplicáveis;

b) Os preços dos serviços de transporte de passageiros não titulados por contrato de serviço público são fixados pelo respetivo operador, sem prejuízo do estipulado no contrato de acesso e utilização da infraestrutura e das regras gerais de âmbito nacional e europeu aplicáveis;

c) [Revogada].

2 — [...].

Artigo 22.º

[...]

1 — [...].

2 — Os operadores podem criar outros títulos de transporte desde que o comuniquem, com a antecedência de 20 dias em relação à data da sua divulgação, à autoridade de transportes competente, e que obedeçam aos termos do contrato de serviço público ou do contrato de acesso e utilização da infraestrutura ou às regras gerais de âmbito nacional e europeu aplicáveis.

3 — [...].

4 — [Revogado].

5 — [Revogado].

Artigo 24.º

[...]

1 — Sem prejuízo de os operadores praticarem uma política comercial com descontos para determinado segmento de passageiros, podem ser definidos por lei ou regulamento ou contratualmente estipulados regimes tarifários sociais bonificados aplicáveis aos serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros.

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

Artigo 32.º

Deveres de informação

1 — Os operadores devem comunicar anualmente, à autoridade de transportes competente, os serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros em exploração nos termos do artigo 22.º do regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual, incluindo as alterações que se verificarem, nos termos do regime legal ou contratual que lhes for aplicável.

2 — As alterações referidas no número anterior carecem de prévia aprovação da autoridade de transportes competente.

3 — As empresas ferroviárias que prestam serviços de transporte de passageiros devem elaborar planos de emergência e assegurar que esses planos de emergência são devidamente coordenados para prestar assistência aos passageiros, na aceção do artigo 18.º do Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, em caso de perturbação importante dos serviços.

Artigo 33.º

Dever de cooperação

1 — Os operadores devem apresentar, quando tal lhes seja solicitado pela AMT, toda a informação necessária para atestar a conformidade dos procedimentos e práticas adotadas em cumprimento do disposto no presente decreto-lei.

2 — [...].

Artigo 34.º

Supervisão e fiscalização

1 — A supervisão e fiscalização do cumprimento das obrigações que incumbem ao operador ou ao gestor de infraestrutura, por força do disposto no presente decreto-lei, cabem às autoridades de transportes previstas na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual, e à AMT.

2 — [...].

3 — O incumprimento a que se refere o número anterior é lavrado em auto de notícia, segundo modelo a aprovar pela AMT.

Artigo 36.º

[...]

1 — A instrução dos processos por contraordenações previstas no presente decreto-lei compete à AMT.

2 — A aplicação das coimas previstas neste decreto-lei é da competência do conselho de administração da AMT.»

Artigo 3.º

Aditamento ao Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março

É aditado o artigo 3.º-A ao Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março, na sua redação atual, com a seguinte redação:

«Artigo 3.º-A

Entidades competentes

1 — Compete às autoridades de transportes previstas na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual, individualmente ou de forma partilhada, através de contratos interadministrativos, aprovar as condições gerais de transportes.

2 — O Estado, enquanto autoridade de transportes, é representando pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), sem prejuízo da possibilidade de celebração de contratos interadministrativos

de articulação com autoridades de transportes de âmbito local e regional.

3 — As condições gerais de transporte devem ser notificadas à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), para efeitos de supervisão nos termos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual.

4 — Os operadores e as autoridades de transportes competentes devem promover a harmonização, tanto quanto possível, das condições gerais de transporte para que estas protejam de forma adequada os passageiros em viagens multimodais, designadamente em serviços públicos integrados de transporte de passageiros.»

CAPÍTULO III

Regime jurídico aplicável à CP — Comboios de Portugal, E. P. E.

Artigo 4.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 137-A/2009, de 12 de junho

Os artigos 3.º, 4.º e 6.º do Decreto-Lei n.º 137-A/2009, de 12 de junho, na sua redação atual, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 3.º

[...]

A CP, E. P. E., rege-se pelo disposto no Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, na sua redação atual, pelo presente decreto-lei e estatutos anexos, que dele fazem parte integrante, e pela demais legislação aplicável.

Artigo 4.º

[...]

1 — A CP, E. P. E., tem por objeto principal a prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros em linhas férreas, troços de linha e ramais que integram ou venham a integrar a rede ferroviária nacional.

2 — Integra igualmente o objeto principal da CP, E. P. E., a prestação de serviços de transporte ferroviário internacional de passageiros, em conformidade com o disposto na lei, tratados, convenções e acordos em vigor.

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

6 — As condições de gestão e exploração das estações a que respeita a atividade referida na alínea *d*) do n.º 3 são objeto de contrato a celebrar entre a CP, E. P. E., e a Infraestruturas de Portugal, S. A.

Artigo 6.º

[...]

1 — Nos termos dos artigos 3.º e 5.º do regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros, aprovado em anexo à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual:

a) O Estado é a autoridade de transportes competente quanto ao serviço público de transporte ferroviário de passageiros, sem prejuízo da articulação e partilha de

competências com autoridades de transportes de âmbito local ou regional;

b) A CP, E. P. E., é um operador interno do Estado, devendo a sua atividade de prestação do serviço público de transporte ferroviário de passageiros ser enquadrada em contrato de serviço público.

2 — O serviço público de transporte de passageiros de interesse económico geral prestado pela CP, E. P. E., pode ser prestado em regimes de exploração diferenciados de acordo com a área geográfica, designadamente:

a) Urbano e suburbano;

b) Regional;

c) Longo curso;

d) Internacional.

3 — O contrato de serviço público da CP, E. P. E., é celebrado nos termos do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, e da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, ambos na sua redação atual.

4 — As disposições contratuais relativas à prestação de serviços públicos incluídas no contrato referido no número anterior devem ser compatíveis com os objetivos estratégicos da política de transportes públicos, delas devendo constar, designadamente:

a) A identificação dos serviços de interesse económico geral prestados e quais os que estão sujeitos a obrigações de serviço público, compensações e exclusividade;

b) A especificação clara, objetiva e transparente das obrigações de serviço público, bem como a respetiva compensação e direitos exclusivos, tendo em conta objetivos de sustentabilidade económica, ambiental, social e territorial;

c) O critério de cálculo das compensações das obrigações de serviço público;

d) As modalidades de repartição de custos ligados à prestação de serviço;

e) A separação de contas da CP, E. P. E. relativas à prossecução de atividades sujeitas e não sujeitas a obrigações de serviço público;

f) As modalidades de repartição de receitas ligadas à venda de títulos de transporte;

g) A zona geográfica abrangida pelo serviço;

h) O dimensionamento da oferta pretendida expressa em comboios por quilómetro (comboios.kilómetro) e lugares por quilómetro (lugares.kilómetro);

i) As linhas, troços de linha ou ramais utilizados no serviço;

j) Os itinerários, frequências e paragens do serviço, bem como o sistema de bilhética e o tarifário;

k) Os requisitos operacionais, de qualidade e níveis de desempenho e respetivos mecanismos de monitorização e fiscalização por parte da empresa e pelas autoridades competentes;

l) As medidas de promoção da intermodalidade e dos direitos dos passageiros;

m) Os incentivos à manutenção ou desenvolvimento de uma gestão eficaz por parte do operador de serviço público;

n) As sanções e penalidades aplicáveis em caso de incumprimento ou de cumprimento defeituoso do contrato ou de falhas de desempenho;

o) O prazo do contrato, o qual deve respeitar o disposto no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, na sua redação atual.

5 — A prestação de serviço público ferroviário de passageiros está ainda sujeita ao cumprimento das obrigações decorrentes dos seguintes decretos-leis:

a) Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua redação atual;

b) Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, na sua redação atual;

c) Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março, na sua redação atual.»

Artigo 5.º

Alteração ao anexo I do Decreto-Lei n.º 137-A/2009, de 12 de junho

O artigo 2.º dos Estatutos da CP — Comboios de Portugal, E. P. E., aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 137-A/2009, de 12 de junho, na sua redação atual, é alterado nos termos do anexo I ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

CAPÍTULO IV

Gestão e utilização da infraestrutura ferroviária e acesso à atividade ferroviária

Artigo 6.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro

Os artigos 1.º, 2.º, 3.º, 6.º, 7.º, 8.º, 10.º, 11.º, 16.º, 17.º, 19.º, 27.º, 32.º, 35.º, 38.º, 47.º, 53.º, 54.º, 56.º, 57.º, 58.º e 60.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 1.º

Objeto

1 — O presente decreto-lei procede à transposição para a ordem jurídica interna da Diretiva 2012/34/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único, na sua redação atual.

2 — [...].

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1 — Sem prejuízo do disposto nos números seguintes, o presente decreto-lei aplica-se à utilização da infraestrutura ferroviária à disposição das empresas ferroviárias, conforme descrita no diretório da rede, para a prestação de serviços ferroviários de transporte de passageiros e de mercadorias nacionais e internacionais.

2 — O capítulo II não é aplicável às empresas ferroviárias que efetuam apenas serviços de transporte urbanos, suburbanos ou regionais em redes locais e regionais autónomas destinadas a serviços de transporte ferroviário ou em redes destinadas exclusivamente a

serviços de transporte urbanos ou suburbanos, exceto quando estejam sob o controlo direto ou indireto de uma empresa ou de outra entidade que preste ou integre serviços de transporte ferroviários que não sejam transportes urbanos, suburbanos ou regionais, caso em que estão sujeitas às regras de independência e transparência financeiras previstas nos artigos 4.º, 5.º e 6.º

3 — [...].

4 — Os artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 7.º-C, 7.º-D, 8.º e 13.º e o capítulo IV não são aplicáveis às infraestruturas ferroviárias privadas cuja utilização esteja reservada ao respetivo proprietário para as suas próprias atividades de transporte de mercadorias.

5 — [...].

6 — Os artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 7.º-C, 7.º-D e 8.º não são aplicáveis às linhas locais de baixo volume de tráfego e de comprimento não superior a 100 km que sejam utilizadas para o transporte de mercadorias entre uma linha principal e os pontos de origem e de destino das mercadorias situados ao longo das referidas linhas, se geridas por entidade diferente do gestor de infraestrutura e:

a) Que sejam utilizadas por um único operador de carga; ou

b) Cujas funções essenciais sejam exercidas por um organismo não controlado por empresas ferroviárias.

7 — Os artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 7.º-C, 7.º-D e 8.º e o capítulo IV não são aplicáveis ao operador de carga único, até que um candidato solicite capacidade de infraestrutura para realização de serviços de transporte de mercadorias nas linhas referidas no número anterior.

8 — O disposto no número anterior aplica-se ainda que as linhas referidas no n.º 6 sejam também utilizadas para serviços de transporte de passageiros.

9 — Os artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 7.º-C e 7.º-D não são aplicáveis às redes regionais de baixo volume de tráfego se geridas por entidade diferente do gestor de infraestrutura e utilizadas para serviços regionais de transporte de passageiros por uma única empresa ferroviária independente de outras empresas ferroviárias que efetuem serviços de transporte de mercadorias e que não seja a empresa ferroviária incumbente, até que um candidato solicite capacidade para a realização de serviços de transporte de passageiros na referida rede.

10 — O disposto no número anterior aplica-se ainda que as redes referidas sejam também utilizadas para serviços de transporte de mercadorias.

11 — O serviço de transporte ferroviário de passageiros realizado com fins exclusivamente turísticos ou históricos está excluído do âmbito de aplicação do presente decreto-lei, sem prejuízo do dever de cumprimento, pelos seus veículos, das regras e regulamentos nacionais de segurança especificamente definidos pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), destinados a garantir uma circulação segura, nos termos do disposto no n.º 5 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, na sua redação atual.

12 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, podem ser impostos às empresas ferroviárias requisitos de acesso à atividade e utilizações das infraestruturas ferroviárias excluídas do âmbito de aplicação do presente decreto-lei, por deliberação do IMT, I. P., de

acordo com as regras de acesso à atividade, de âmbito nacional ou europeu, aplicáveis.

Artigo 3.º

[...]

[...]:

a) [Anterior alínea a).]

b) [Anterior alínea b).]

c) [Anterior alínea c).]

d) [Anterior alínea d).]

e) «Bilhete único», um ou mais bilhetes ou títulos de transporte que representam um contrato de transporte relativo a uma série de serviços ferroviários explorados por uma ou mais empresas ferroviárias, designadamente em serviços públicos integrados de transporte de passageiros, no âmbito de instrumento legal, regulamentar, contratual ou administrativo de uma ou mais autoridades de transportes;

f) [Anterior alínea e).]

g) «Candidato», uma empresa ferroviária, um agrupamento internacional de empresas ferroviárias ou quaisquer outras pessoas singulares ou coletivas, nomeadamente alguma das autoridades referidas no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, na sua redação atual, carregadores marítimos, transitários e operadores de transportes combinados, com interesse de serviço público ou comercial em adquirir capacidade de infraestrutura;

h) [Anterior alínea h).]

i) [Anterior alínea g).]

j) [Anterior alínea i).]

k) «Desenvolvimento da infraestrutura ferroviária», o planeamento da rede, o planeamento financeiro e de investimento, bem como a construção e a modernização da infraestrutura;

l) [Anterior alínea k).]

m) [Anterior alínea j).]

n) «Entidade gestora de sistemas de bilhética», a entidade pública ou privada responsável pela operacionalização dos subsistemas tecnológicos que suportam a venda, gestão, monitorização e controlo da bilhética de um sistema de transportes, no âmbito de instrumento legal, regulamentar, contratual ou administrativo de uma ou mais autoridades de transportes.

o) «Exploração da infraestrutura ferroviária», a repartição dos canais horários, a gestão do tráfego e a tarifação da utilização da infraestrutura;

p) [Anterior alínea l).]

q) «Funções essenciais», a tomada de decisões, no âmbito da gestão da infraestrutura, a respeito da repartição dos canais horários, incluindo a definição e a avaliação da disponibilidade e a repartição de canais horários individuais, e a tomada de decisões a respeito da tarifação da utilização da infraestrutura, incluindo a determinação e a cobrança das taxas, de acordo com o quadro tarifário e com o quadro de repartição da capacidade estabelecido nos termos dos artigos 29.º e 39.º;

r) «Gestor de infraestrutura», uma entidade ou uma empresa responsável pela exploração, pela manutenção e pela renovação da infraestrutura ferroviária numa rede, bem como pela participação no seu desenvolvimento, de acordo com o estabelecido pelo Estado no quadro da

sua política geral de desenvolvimento e financiamento da infraestrutura;

s) [Anterior alínea n).]

t) [Anterior alínea o).]

u) [Anterior alínea p).]

v) [Anterior alínea q).]

w) [Anterior alínea r).]

x) [Anterior alínea s).]

y) [Anterior alínea t).]

z) «Manutenção da infraestrutura ferroviária», as obras que se destinam a manter as boas condições e a capacidade da infraestrutura existente;

aa) [Anterior alínea u).]

bb) «Modernização da infraestrutura ferroviária», as grandes obras de substituição da infraestrutura existente que melhoram o seu desempenho geral.

cc) [Anterior alínea v).]

dd) «Órgão de administração», o órgão superior de uma empresa, que exerce funções executivas e administrativas e que é responsável e responde pela gestão diária da empresa;

ee) «Órgão de fiscalização», o órgão de uma empresa que desempenha funções de fiscalização, nomeadamente funções de controlo do conselho de administração, e que toma decisões de natureza estratégica geral para a empresa;

ff) «Parceria público-privada», um acordo vinculativo entre organismos públicos e uma ou mais empresas que não sejam o principal gestor de infraestrutura de um Estado-Membro da União Europeia, nos termos do qual as empresas podem designadamente construir ou financiar uma parte ou a totalidade de uma infraestrutura ferroviária e adquirem o direito ao exercício das funções referidas na alínea q) durante um período predefinido, sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio;

gg) [Anterior alínea w).]

hh) [Anterior alínea x).]

ii) «Renovação da infraestrutura ferroviária», grandes obras de substituição da infraestrutura existente que não alteram o seu desempenho geral;

jj) [Anterior alínea y).]

kk) «Serviços públicos integrados de transporte de passageiros», os serviços de transportes interligados no interior de uma zona geográfica determinada, com serviço de informações, sistema de bilhética e horários integrados;

ll) «Serviços de longo curso» os serviços de transporte destinados a dar resposta às necessidades de âmbito nacional, entre diversas cidades ou aglomerações e de âmbito supra regional;

mm) «Serviços de transporte passageiros de alta velocidade», os serviços ferroviários de transporte de passageiros, explorados sem paragens intermédias entre dois lugares separados pelo menos por uma distância superior a 200 km, em linhas especialmente construídas para alta velocidade preparadas para velocidades geralmente iguais ou superiores a 250 km/h, e que circulam, em média, a tais velocidades.

nn) [Anterior alínea z).]

oo) [Anterior alínea aa).]

pp) [Anterior alínea cc).]

qq) [Anterior alínea bb).]

rr) «Sistemas de bilhética», os sistemas de gestão, controlo e informação relativos à venda e utilização de

títulos e tarifas de transporte, que constituem suporte e parte integrante de um sistema de transporte e que incluem tanto os suportes informáticos (software e hardware) e plataformas e aplicações informáticas, como os suportes físicos, e cartões de suporte de bilhetes, incluindo também as regras e procedimentos associados e sistemas de fiscalização e monitorização da exploração, gestão financeira e de frota de operadores, no âmbito de instrumento legal, regulamentar, contratual ou administrativo de uma ou mais autoridades de transportes;

ss) «Sistemas e serviços inteligentes de transportes», os sistemas associados às novas tecnologias de informação e comunicação aplicados às infraestruturas, aos veículos, à operação de transportes e à respetiva interação, que constituem suporte e parte integrante de um sistema de transporte, tendo em vista um aumento da mobilidade, melhoria da qualidade, segurança, eficácia e eficiência dos sistemas de transportes;

tt) [Anterior alínea dd)].

Artigo 6.º

[...]

1 — O gestor de infraestrutura que realize a gestão de outras infraestruturas de transporte garante a separação contabilística da infraestrutura ferroviária, devendo elaborar e registar separadamente as demonstrações e balanços relativos a cada uma das atividades de gestão de infraestruturas.

2 — Não é permitida a transferência de financiamentos públicos entre as atividades de gestão das diferentes infraestruturas de transporte nem entre as atividades de prestação de serviços de transporte e de gestão da infraestrutura ferroviária.

3 — As empresas ferroviárias que realizem serviços de transporte de mercadorias e de passageiros devem elaborar e publicar separadamente as demonstrações de resultados e balanços relativos a cada uma das atividades.

4 — Os financiamentos públicos concedidos às atividades de prestação de serviços públicos de transporte devem ser apresentados separadamente nas respetivas contas, nos termos do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, na sua redação atual, e não podem ser transferidos para atividades de prestação de outros serviços de transporte ou para outras atividades.

5 — O disposto nos n.ºs 3 e 4 aplica-se igualmente às empresas ferroviárias que realizem serviços de transporte de passageiros sujeitos e não sujeitos a obrigações de serviço público.

6 — (Anterior n.º 4.)

Artigo 7.º

Independência do gestor de infraestrutura

1 — O gestor de infraestrutura é responsável pela exploração, manutenção e renovação da rede, cabendo-lhe desenvolver a infraestrutura ferroviária da rede ferroviária nacional, nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio.

2 — O gestor de infraestrutura é uma empresa pública sob a forma de sociedade anónima, juridicamente autónoma das empresas ferroviárias.

3 — O gestor de infraestrutura é responsável pela sua própria gestão, administração e controlo interno, no respeito do quadro de tarifação e de repartição e das regras específicas fixadas Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT).

4 — Os membros dos órgãos de fiscalização e de administração do gestor de infraestrutura, bem como quaisquer gestores que estejam diretamente sob a sua responsabilidade, devem atuar de forma não discriminatória e imparcial, não podendo agir em conflito de interesses.

5 — Os membros do conselho de administração executivo do gestor de infraestrutura estão sujeitos ao estatuto do gestor público aprovado pelo Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de março, na sua redação atual, e às obrigações de transparência, independência, isenção, equidade e informação, previstas nos artigos 15.º, 16.º, 21.º, 44.º a 48.º e 51.º do regime jurídico do setor público empresarial, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, na sua redação atual.

6 — A mesma pessoa não pode simultaneamente ser nomeada para ou exercer funções enquanto:

a) Membro do conselho de administração executivo do gestor de infraestrutura e membro do órgão de administração de uma empresa ferroviária;

b) Responsáveis do gestor de infraestrutura por tomar decisões sobre as funções essenciais e membro do órgão de administração de uma empresa ferroviária;

c) Membro do conselho geral e de supervisão, revisor oficial de contas ou pessoa que integre a sociedade de revisores de contas do gestor de infraestrutura e membro do órgão de fiscalização, revisor oficial de contas ou pessoa que integre a sociedade de revisores de contas de uma empresa ferroviária.

7 — O disposto no n.º 1 não prejudica as competências do Estado e da AMT em matéria de desenvolvimento e financiamento da infraestrutura ferroviária da rede ferroviária nacional, bem como de financiamento e tarifação da infraestrutura e de repartição da capacidade, nos termos do disposto no n.º 3 e nos artigos 8.º, 29.º e 39.º

Artigo 8.º

[...]

1 — Tendo em conta o disposto nos artigos 93.º, 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), pode ser concedido ao gestor de infraestrutura um financiamento proporcional às funções referidas na alínea r) do artigo 3.º, à dimensão da infraestrutura e às necessidades financeiras, designadamente para cobrir novos investimentos, podendo esses financiamentos ser concedidos por meios distintos do financiamento direto pelo Estado, devendo, em qualquer caso, serem cumpridos os requisitos previstos nos n.ºs 4 e 5.

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

Artigo 10.º

[...]

1 — As empresas ferroviárias beneficiam do direito de acesso às infraestruturas ferroviárias, em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes, para exploração de serviços de transporte ferroviário de mercadorias.

2 — [...].

3 — Sem prejuízo do disposto no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, na sua redação atual, as empresas ferroviárias beneficiam do direito de acesso às infraestruturas ferroviárias, em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes, para exploração de serviços de transporte ferroviário de passageiros, podendo embarcar e desembarcar passageiros em qualquer estação.

4 — O direito previsto no número anterior inclui o acesso às infraestruturas de ligação das instalações de serviço referidas nos n.ºs 2 a 4 do anexo II ao presente decreto-lei.

5 — [Revogado].

6 — (*Anterior n.º 4*).

Artigo 11.º

Limitação do direito de acesso

1 — A AMT pode limitar o direito de acesso, previsto no n.º 3 do artigo anterior, para exploração dos serviços de transporte de passageiros entre um determinado local de partida e um determinado local de destino, sempre que os mesmos sejam objeto de um ou vários contratos de serviço público e o exercício desse direito possa comprometer o equilíbrio económico de tais contratos.

2 — Para determinar se o equilíbrio económico de um contrato de serviço público está comprometido, a AMT efetua uma análise económica objetiva, baseada em critérios predefinidos, a pedido das seguintes entidades:

- a) A autoridade de transportes competente que tenha adjudicado o contrato de serviço público;
- b) O IMT, I. P.;
- c) O gestor de infraestrutura;
- d) A empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público.

3 — O IMT, I. P., o gestor de infraestrutura e as empresas ferroviárias que prestam o serviço público devem remeter à AMT as informações de que esta possa razoavelmente necessitar para tomar uma decisão, podendo esta solicitar, se necessário, as informações adicionais pertinentes e devendo iniciar a consulta a todas as partes relevantes no prazo de um mês a contar da data de receção do pedido de prestação de informações.

4 — A AMT deve iniciar a consultar a todas as partes relevantes no prazo de um mês a contar da data de receção do pedido de prestação de informações referido no número anterior.

5 — A decisão da AMT deve ser fundamentada, podendo ser objeto de reapreciação, no prazo de um mês a contar da data da sua notificação, a pedido de uma das seguintes entidades:

- a) [...];
- b) [...];

c) [...];

d) [...].

6 — Se a AMT decidir que há riscos para a manutenção do equilíbrio económico do contrato de serviço público, deve indicar que alterações ao serviço de transporte de passageiros pretendido são necessárias para assegurar o cumprimento das condições para a concessão do direito de acesso previsto no n.º 3 do artigo anterior.

7 — [...].

8 — Compete à AMT, por meio de regulamento ou instrução, determinar ou concretizar os procedimentos tendentes à avaliação dos pedidos de acesso à infraestrutura e indicar com que documentação devem ser instruídos os referidos pedidos.

Artigo 16.º

[...]

1 — [Anterior corpo do artigo].

2 — A informação necessária à aferição do cumprimento dos requisitos de idoneidade, capacidade financeira e competência profissional para efeitos da emissão das licenças referida no número anterior é obrigatoriamente partilhada com a AMT, designadamente para avaliação das condições de acesso à infraestrutura.

Artigo 17.º

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — Existem dois tipos de licença:

- a) Licença de serviço de transporte ferroviário de passageiros;
- b) Licença de serviço de transporte ferroviário de mercadorias.

6 — [Revogado].

Artigo 19.º

[...]

1 — [...].

2 — [...]:

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) [...];

f) [...];

g) [...];

h) As pessoas ou empresas condenadas, por decisão definitiva ou sentença transitada em julgado, por infração grave a obrigações decorrentes de convenções coletivas de trabalho vinculativas.

Artigo 27.º

Diretórios de rede

1 — Após consulta às partes interessadas, o gestor de infraestrutura deve elaborar e publicar os diretórios de rede, sujeitos a validação da AMT, que podem ser obtidos contra o pagamento de uma taxa não superior ao seu custo de publicação.

- 2 — [...].
- 3 — [...].
- 4 — [...].
- 5 — [...].
- 6 — [...].
- 7 — [...].

Artigo 32.º

[...]

- 1 — [...].
- 2 — [...].
- 3 — [...].
- 4 — [...].
- 5 — [...].
- 6 — [...].
- 7 — [...].

8 — As tarifas de utilização da infraestrutura para a utilização dos corredores ferroviários definidos no Regulamento (UE) 2016/919, da Comissão, de 27 de maio de 2016, podem ser diferenciadas para incentivar o equipamento dos comboios com o Sistema Europeu de Controlo de Comboios (ETCS), em conformidade com a versão adotada pela Decisão 2008/386/CE, da Comissão, de 23 de abril de 2008, e com as versões posteriores, não devendo essa diferenciação acarretar o aumento do montante global das receitas do gestor de infraestrutura.

9 — A diferenciação prevista no número anterior não se aplica às linhas especificadas no Regulamento (UE) 2016/919, da Comissão, de 27 de maio de 2016, quando utilizadas por comboios equipados com ETCS.

10 — A diferenciação prevista no n.º 8 é também aplicável a linhas ferroviárias não especificadas no Regulamento (UE) 2016/919, da Comissão, de 27 de maio de 2016.

- 11 — [...].
- 12 — [...].
- 13 — [...].

Artigo 35.º

[...]

- 1 — [...].
- 2 — [...].
- 3 — [...].

4 — O regime de melhoria do desempenho pode constar dos diretórios de rede previstos no artigo 27.º

Artigo 38.º

[...]

- 1 — [...].
- 2 — [...].
- 3 — [...].
- 4 — [...].
- 5 — [...].

6 — [...].

7 — Sempre que um candidato solicite capacidade de infraestrutura para explorar um serviço de transporte passageiros em que o direito de acesso à infraestrutura ferroviária seja limitado nos termos do artigo 11.º, deve informar o gestor de infraestrutura e a AMT no prazo mínimo de 18 meses antes da entrada em vigor do horário de serviço a que a solicitação de capacidade se refere.

8 — A fim de poderem avaliar qual é o impacto económico potencial nos contratos de serviço público existentes, a AMT deve assegurar que são informadas, em prazo não superior a 10 dias após a solicitação de capacidade referida no número anterior:

- a) [...];
- b) [...];

c) Todas as empresas ferroviárias que executam um contrato de serviço público no itinerário desse serviço de transporte de passageiros.

Artigo 47.º

[...]

- 1 — [...].
- 2 — [...].
- 3 — [...].

4 — Caso a componente das taxas prevista no n.º 4 do artigo 31.º não seja aplicada ou não produza resultados satisfatórios e uma infraestrutura seja declarada congestionada, o gestor de infraestrutura pode recorrer a critérios de prioridade para repartição da capacidade de infraestrutura, nos termos do número seguinte.

5 — Nas situações previstas no número anterior, o gestor de infraestrutura dá prioridade aos serviços sujeitos a obrigações de serviço público e aos serviços com maior importância para a comunidade e de interesse económico geral, particularmente os serviços de transporte de mercadorias internacionais.

6 — [...].

Artigo 53.º

[...]

- 1 — [...].
- 2 — [...].
- 3 — [...].

4 — Caso o considere necessário, a AMT pode solicitar ao gestor de infraestrutura a disponibilização da informação prevista no número anterior.

Artigo 54.º

[...]

1 — [...].

2 — Se as perturbações tiverem impacto potencial no tráfego transfronteiriço, o gestor de infraestrutura comunica todas as informações pertinentes aos outros gestores de infraestrutura cuja rede e cujo tráfego possam ser afetados pela perturbação, devendo colaborar com estes para o restabelecimento da normalidade do tráfego transfronteiriço.

3 — (Anterior n.º 2.)

4 — (Anterior n.º 3.)

5 — (Anterior n.º 4.)

6 — As perturbações na circulação ferroviária devem ser comunicadas às empresas prestadoras de serviços de

transporte de passageiros, com antecedência razoável, com vista à implementação de medidas que assegurem a mobilidade da população.

Artigo 56.º

[...]

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 8 do artigo 46.º, os candidatos podem dirigir-se à AMT caso considerem ter sido tratados de forma injusta ou discriminatória ou de outra forma lesados, nomeadamente para recorrer de decisões tomadas pelo gestor de infraestrutura ou, se for esse o caso, pelas empresas ferroviárias ou pelos operadores das instalações de serviço, no que se refere:

- a) [...];
- b) [...];
- c) [...];
- d) [...];
- e) [...];
- f) [...];
- g) [...];
- h) A gestão do tráfego;

i) Ao planeamento da renovação e à manutenção programada ou não programada;

j) Ao cumprimento dos requisitos, incluindo os relativos a conflitos de interesse, previstos nos artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 7.º-C e 7.º-D.

2 — A AMT é competente para acompanhar a situação da concorrência nos mercados de serviços ferroviários, nomeadamente nos mercados dos serviços de transporte de passageiros de alta velocidade, e as atividades do gestor de infraestrutura quanto ao disposto no número anterior, sem prejuízo das atribuições da Autoridade da Concorrência e da adequada articulação com esta.

3 — Em especial, compete à AMT verificar oficiosamente se os candidatos são tratados de forma injusta ou discriminatória ou de outra forma lesados, nos termos do disposto no n.º 1, e se os diretórios de rede contêm cláusulas discriminatórias ou concedem ao gestor de infraestrutura poderes que possam ser usados para discriminar candidatos.

- 4 — [...].
- 5 — [...].
- 6 — [...].
- 7 — [...].
- 8 — [...].
- 9 — [...].
- 10 — [...].
- 11 — [...].
- 12 — [...].
- 13 — [...].
- 14 — [...].
- 15 — [...].
- 16 — [...].
- 17 — [...].
- 18 — [...].

19 — A AMT é competente para efetuar ou mandar efetuar auditorias ao gestor de infraestrutura, aos operadores das instalações de serviço e às empresas ferroviárias, a fim de averiguar o cumprimento das obrigações de separação das contas previstas no artigo 6.º e das disposições sobre a transferência financeira estabelecidas no artigo 7.º-D.

20 — [...].

21 — No exercício da sua competência de controlo anual das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral nos setores regulados, no âmbito dos seus poderes de supervisão, e sem prejuízo da competência de outras entidades responsáveis pelo controlo dos auxílios estatais, a AMT pode solicitar todas as informações pertinentes, podendo consultar os documentos de prestação de contas das empresas ferroviárias, do gestor de infraestrutura e dos operadores das instalações de serviços, nomeadamente as rubricas relacionadas com auxílios estatais, para tirar as conclusões que considere pertinentes, que comunica àquelas entidades.

22 — Os fluxos financeiros a que se refere o n.º 1 do artigo 7.º-D estão sujeitos à fiscalização da AMT.

23 — Cabe à AMT verificar os acordos de cooperação previstos no n.º 6 do artigo 7.º-C.

24 — A AMT deve definir as regras e princípios subjacentes à tomada das decisões para as quais seja competente ao abrigo do presente decreto-lei, através de regulamento ou deliberação.

Artigo 57.º

[...]

- 1 — [...].
- 2 — [...].
- 3 — [...].
- 4 — [...].

5 — Sempre que um assunto relacionado com um serviço internacional exigir uma decisão de duas ou mais entidades reguladoras, a AMT deve colaborar com as suas congéneres na preparação das respetivas decisões, desempenhando as suas funções nos termos do disposto no artigo anterior.

- 6 — [...].
- 7 — [...].
- 8 — [...].

9 — [Revogado].

10 — Dos princípios e das práticas referidas no n.º 24 do artigo anterior devem constar as disposições para a resolução dos litígios que possam surgir no âmbito do disposto no n.º 5.

Artigo 58.º

[...]

1 — Os poderes de fiscalização do cumprimento do disposto no presente decreto-lei competem ao IMT, I. P., e à AMT, nos termos, respetivamente, do Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, e do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, ambos na sua redação atual.

2 — [...].

Artigo 60.º

[...]

1 — [...]:

a) [...];

b) O incumprimento, por parte do gestor de infraestrutura, das obrigações previstas nos artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 7.º-C e 7.º-D;

c) [Anterior alínea b).]

d) O incumprimento, por parte do gestor de infra-estrutura ou das empresas ferroviárias, das condições para a concessão do direito de acesso e das obrigações de reporte de informação previstas, respetivamente, no n.º 2 e na alínea b) do n.º 3 do artigo 11.º-A;

e) [Anterior alínea c).]

f) [Anterior alínea d).]

g) [Anterior alínea e).]

h) [Anterior alínea f).]

i) [Anterior alínea d).]

j) [Anterior alínea h).];

k) [Anterior alínea i).]

l) [Anterior alínea j).]

m) [Anterior alínea k).]

n) [Anterior alínea l).]

o) [Anterior alínea m).]

p) [Anterior alínea n).]

q) [Anterior alínea o).]

r) [Anterior alínea p).]

s) [Anterior alínea q).]

t) [Anterior alínea r).]

u) [Anterior alínea s).]

v) [Anterior alínea t).]

w) [Anterior alínea u).]

x) [Anterior alínea v).]

2 — [...].

3 — [...].»

Artigo 7.º

Aditamento ao Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro

São aditados ao Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, os artigos 7.º-A, 7.º-B, 7.º-C, 7.º-D, 7.º-E, 7.º-F, 11.º-A, 11.º-B e 13.º-A, com a seguinte redação:

«Artigo 7.º-A

Independência das funções essenciais

1 — Sem prejuízo dos limites definidos no n.º 3 do artigo 7.º e nos artigos 29.º e 39.º, o gestor de infra-estrutura goza de independência organizativa e decisória no desempenho das funções essenciais.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, o gestor de infra-estrutura deve assegurar a inexistência de conflitos de interesses por parte das pessoas responsáveis pelas funções essenciais, nomeadamente em caso de mobilidade.

3 — A AMT deve garantir que as empresas ferroviárias ou quaisquer outras entidades não exercem influência decisiva sobre o gestor de infra-estrutura no desempenho das funções essenciais.

Artigo 7.º-B

Imparcialidade do gestor de infra-estrutura em matéria de gestão do tráfego e planeamento da manutenção

1 — O gestor de infra-estrutura desempenha as funções de gestão do tráfego e de planeamento das operações de manutenção de forma transparente e não discriminatória, devendo assegurar que não há conflito de interesses por parte das pessoas responsáveis por essas funções.

2 — Em caso de perturbações do tráfego, o gestor de infra-estrutura deve facultar às empresas ferroviárias

que possam vir a ser afetadas todas as informações pertinentes de forma atempada.

3 — Se o gestor de infra-estrutura conceder um acesso mais amplo ao processo de gestão do tráfego, deve concedê-lo às empresas ferroviárias em causa de forma transparente e não discriminatória.

4 — Sempre que pretenda realizar um planeamento a longo prazo da manutenção ou de renovação da infra-estrutura ferroviária, o gestor de infra-estrutura deve consultar os candidatos e avaliar as suas opiniões.

Artigo 7.º-C

Externalização e partilha das funções do gestor de infra-estrutura

1 — Desde que não dê origem a conflitos de interesse e que a confidencialidade das informações comercialmente sensíveis seja garantida, o gestor de infra-estrutura pode proceder:

a) À externalização de funções a uma entidade diversa, desde que seja totalmente independente de uma empresa ferroviária;

b) À externalização da execução de obras e tarefas conexas de desenvolvimento, manutenção e renovação da infra-estrutura ferroviária a empresas ferroviárias ou outras empresas que controlem ou sejam controladas por empresas ferroviárias.

2 — Nos casos previstos no número anterior, as entidades que exercem funções essenciais devem respeitar o previsto nos artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B e 7.º-D e o gestor de infra-estrutura mantém os poderes de fiscalização quanto ao desempenho das referidas funções.

3 — Não obstante o disposto no n.º 1 do artigo 7.º, as funções de gestão de infra-estrutura podem ser exercidas por mais que um gestor de infra-estrutura, nomeadamente através de acordos entre o setor público e o setor privado.

4 — Para efeitos do disposto no número anterior, os gestores de infra-estrutura devem preencher os requisitos previstos no n.º 2 do artigo 7.º e nos artigos 7.º-A, 7.º-B e 7.º-D, e assumir a responsabilidade pelo exercício das respetivas funções.

5 — O gestor de infra-estrutura pode celebrar acordos de cooperação com as empresas ferroviárias, de forma não discriminatória, com o propósito de beneficiar os consumidores, nomeadamente pela redução dos custos ou pela melhoria do desempenho da parte da rede abrangida pelo acordo.

6 — Cabe à AMT fiscalizar a execução dos acordos de cooperação referidos no número anterior, podendo propor a sua revogação ou a sua alteração.

Artigo 7.º-D

Transparência financeira

1 — As receitas provenientes das atividades de gestão da rede de infra-estruturas, incluindo os fundos públicos, só podem ser utilizadas pelo gestor de infra-estrutura para financiar as suas próprias atividades, nomeadamente para o pagamento dos empréstimos contraídos.

2 — As receitas referidas no número anterior podem ser utilizadas pelo gestor de infra-estrutura para pagar dividendos a acionistas, que podem ser privados.

3 — O gestor de infraestrutura e as empresas ferroviárias não podem conceder, direta ou indiretamente, empréstimos entre si.

Artigo 7.º-E

Mecanismos de coordenação

1 — O gestor de infraestrutura é responsável pela sua coordenação com as empresas ferroviárias interessadas e com os candidatos referidos no n.º 3 do artigo 8.º

2 — O gestor de infraestrutura pode convidar as comissões de utentes de serviços de passageiros ou mercadorias e as autoridades de transportes a participar na coordenação referida no número anterior.

3 — A AMT pode participar na qualidade de observador.

4 — A coordenação deve incidir, nomeadamente, sobre:

a) As necessidades dos candidatos em matéria de manutenção e desenvolvimento da capacidade da infraestrutura;

b) O conteúdo dos objetivos e regime de melhoria de desempenho direcionados para os utilizadores incluídos nos contratos a que se refere o artigo 30.º e dos incentivos a que se refere n.º 1 do artigo 30.º, e sua aplicação;

c) O conteúdo e aplicação dos diretórios de rede a que se refere o artigo 27.º;

d) As questões de intermodalidade e de interoperabilidade;

e) Outras questões relacionadas com as condições de acesso e utilização da infraestrutura e com a qualidade dos serviços do gestor de infraestrutura.

5 — É realizada uma reunião de coordenação, pelo menos, uma vez por ano, tendo o gestor de infraestrutura de elaborar e publicar orientações para a coordenação, consultando os interessados.

6 — O gestor de infraestrutura publica, no seu sítio na Internet, um resumo das atividades desenvolvidas nos termos do presente artigo, após consulta aos interessados, realizada duas vezes por ano, acerca do desenvolvimento das matérias previstas no n.º 4.

7 — Não obstante o disposto nos números anteriores, os requerentes podem recorrer à AMT nomeadamente nos termos do disposto no artigo 56.º

Artigo 7.º-F

Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura

1 — O gestor de infraestrutura deve participar e cooperar numa rede constituída pelos outros gestores de infraestrutura da União Europeia, reunindo periodicamente para:

a) Desenvolver a infraestrutura ferroviária da União Europeia;

b) Apoiar a execução atempada e eficiente do espaço ferroviário europeu único;

c) Proceder ao intercâmbio das melhores práticas;

d) Acompanhar e avaliar o desempenho da gestão da infraestrutura, identificando, de forma coerente, os princípios e as práticas comuns do acompanhamento e da avaliação do desempenho;

e) Contribuir para as atividades de acompanhamento do mercado a que se refere o artigo 15.º;

f) Resolver os estrangulamentos transfronteiriços;

g) Debater a aplicação dos artigos 37.º e 40.º

2 — A coordenação referida no número anterior não impede os requerentes de recorrer à AMT, nem prejudica os poderes desta entidade definidos no artigo 56.º

Artigo 11.º-A

Acesso e utilização de infraestrutura

1 — Após avaliação dos pedidos de acesso à rede ferroviária nacional, e havendo decisão em sentido favorável, o gestor de infraestrutura celebra, com o operador de serviços de transporte ferroviário de passageiros, um contrato de acesso e utilização da infraestrutura.

2 — Quando sejam impostas pela AMT condições para a concessão do direito de acesso, nos termos do disposto n.º 6 do artigo anterior, estas devem constar do contrato referido no número anterior.

3 — Do contrato de acesso e utilização da infraestrutura deve ainda constar:

a) O regime de exploração dos serviços ferroviários, incluindo troços e estações utilizadas;

b) O reporte de informação acerca da exploração dos serviços ferroviários, incluindo horários e títulos e tarifas de transporte disponibilizados;

c) Os parâmetros e regime de qualidade e desempenho do serviço prestado;

d) As condições gerais de transporte e as cláusulas contratuais gerais, nos termos do Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março, na sua redação atual.

4 — A celebração do contrato de acesso e utilização da infraestrutura e a alteração dos seus termos devem ser comunicadas à AMT, para efeitos de supervisão e fiscalização, designadamente para avaliação permanente das condições referidas no n.º 2.

5 — Caso este incumpra as condições referidas no n.º 2, a AMT pode ordenar ao operador autorizado a aceder ao transporte ferroviário de passageiros que corrija o seu comportamento, sob pena de abertura de procedimento contraordenacional, podendo ainda, caso as falhas não sejam supridas, determinar a cessação dos efeitos do contrato referido nos números anteriores.

Artigo 11.º-B

Serviços de transporte de passageiros de alta velocidade

O exercício do direito de acesso previsto no artigo 10.º para exploração de serviços de transporte de passageiros de alta velocidade só pode ser limitado pela AMT nos termos do artigo 11.º, podendo as alterações previstas no n.º 6 do referido artigo consistir numa modificação do serviço previsto.

Artigo 13.º-A

Sistemas comuns de informação e de bilhética única

1 — Sem prejuízo do disposto no Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, incumbe ao IMT, I. P., coordenar a implementação de sistemas comuns de informação e bilhética integrada para a venda de bilhetes, de bilhetes

únicos e de reservas, nos termos da Lei n.º 32/2013, de 10 de maio, e tendo em conta o disposto nos números seguintes.

2 — A implementação de sistemas de transportes inteligentes e de um sistema comum de informação e bilhética e o estabelecimento das regras gerais associadas devem ter em conta as atribuições das autoridades de transportes quanto à definição e implementação de sistemas de bilhética e tarifários e as regras especiais relativas aos serviços de transportes sob sua jurisdição, designadamente em serviços públicos integrados de transporte de passageiros.

3 — Os sistemas de informação e bilhética podem ser geridos por entidades gestoras de sistemas de bilhética, de âmbito público ou privado, ou por operadores de transportes, devendo as regras gerais e específicas associadas ser aprovadas pela autoridade de transportes competente.

4 — Compete à AMT verificar que os sistemas de informação e bilhética não provocam distorções da concorrência nem discriminação entre as empresas ferroviárias.»

Artigo 8.º

Alteração ao anexo VII ao Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro

O anexo VII ao Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, é alterado nos termos do anexo II ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

CAPÍTULO V

Disposições finais e transitórias

Artigo 9.º

Delegação de competências

O Estado pode delegar no IMT, I. P., a preparação dos processos de abertura à concorrência da exploração de serviço de transporte ferroviário em regime de serviço público, em linhas férreas, troços de linhas e ramais que integram ou venham a integrar a Rede Ferroviária Nacional, os quais devem ser objeto de apreciação e parecer prévio vinculativo da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, nos termos do artigo 34.º do anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual.

Artigo 10.º

Limitação do direito de acesso à infraestrutura ferroviária

1 — A AMT pode limitar o direito de acesso à infraestrutura ferroviária previsto no n.º 3 do artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, com a redação dada pelo presente decreto-lei, para a exploração de serviços de longo curso de transporte de passageiros entre um determinado local de partida e um determinado destino dentro do território nacional que são objeto de um contrato de concessão de serviço público adjudicado antes de 16 de junho de 2015, que confira direitos exclusivos ao operador sem que este receba qualquer compensação.

2 — A limitação do direito de acesso prevista no número mantém-se em vigor até ao termo da vigência do contrato ou até 25 de dezembro de 2026, consoante a data que ocorrer primeiro.

Artigo 11.º

Alterações sistemáticas

São introduzidas as seguintes alterações sistemáticas ao Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, na sua redação atual:

a) A epígrafe do capítulo II passa a ter a seguinte redação: «Serviços ocasionais, turísticos ou históricos»;

b) A epígrafe do artigo 4.º passa a ter a seguinte redação: «Serviços ocasionais, turísticos ou históricos».

Artigo 12.º

Norma revogatória

São revogados:

a) A alínea *i*) do n.º 1 do artigo 1.º, o n.º 2 do artigo 2.º, as alíneas *s*) e *t*) do artigo 3.º, os n.ºs 1 a 4 do artigo 4.º e os artigos 83.º a 85.º e 87.º a 93.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, na sua redação atual;

b) O n.º 2 do artigo 17.º, a alínea *c*) do n.º 1 do artigo 20.º, o artigo 21.º, os n.ºs 4 e 5 do artigo 22.º e a alínea *g*) do n.º 1 do artigo 35.º do Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março, na sua redação atual.

c) O n.º 2 do artigo 4.º, o n.º 5 do artigo 10.º, o n.º 6 do artigo 17.º, o n.º 7 do artigo 23.º e o n.º 9 do artigo 57.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro;

d) O n.º 3 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio.

Artigo 13.º

Republicação

1 — É republicado, em anexo III ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, o Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março, com a redação introduzida pelo presente decreto-lei.

2 — Para efeitos da republicação referida no número anterior, onde se lê «IMTT, I. P.», «Lei n.º 28/2006, de 4 de julho» e «Decreto-Lei n.º 315/2009, de 29 de outubro, alterado pela Lei n.º 46/2013, de 4 de julho» deve ler-se, respetivamente, «IMT, I. P.», «Lei n.º 28/2006, de 4 de julho, na sua redação atual» e «Decreto-Lei n.º 315/2009, de 29 de outubro, na sua redação atual».

3 — É republicado, em anexo IV ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, o Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, com a redação introduzida pelo presente decreto-lei.

4 — Para efeitos da republicação referida no número anterior, onde se lê «Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, alterado pela Lei n.º 75-A/2014, de 30 de setembro», «Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007», «Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de março», «Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto, alterado pela Lei n.º 64/2013, de 27 de agosto», «Decreto-Lei n.º 135/99, de 22 de abril, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 29/2000, de 13 de março, 72-A/2010, de 18 de junho, e 73/2014, 13 de maio» e «Regulamento (UE) n.º 913/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de setembro de 2010» deve ler-se, respetivamente, «Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, na sua redação atual», «Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, na sua redação atual», «Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de março, na sua redação atual», «Decreto-Lei

n.º 167/2008, de 26 de agosto, na sua redação atual», «Decreto-Lei n.º 135/99, de 22 de abril, na sua redação atual» e «Regulamento (UE) n.º 913/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de setembro de 2010, na sua redação atual».

Artigo 14.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 6 de dezembro de 2018. — *António Luís Santos da Costa* — *Augusto Ernesto Santos Silva* — *Mário José Gomes de Freitas Centeno* — *Pedro Manuel Dias de Jesus Marques* — *João Pedro Soeiro de Matos Fernandes*.

Promulgado em 26 de dezembro de 2018.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 26 de dezembro de 2018.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

ANEXO I

(a que se refere o artigo 5.º)

«Artigo 2.º

[...]

1 — A CP, E. P. E., tem por objeto principal a prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros, em linhas férreas, troços de linha e ramais que integram ou venham a integrar a rede ferroviária nacional.

2 — Integra igualmente o objeto principal da CP, E. P. E., a prestação de serviços de transporte ferroviário internacional de passageiros, em conformidade com o disposto na lei, tratados, convenções e acordos em vigor.

3 — [...].

4 — [...].»

ANEXO II

(a que se refere o artigo 8.º)

«ANEXO VII

[...]

[...]

1 — O horário de serviço é fixado uma vez por ano civil.

2 — A mudança do horário de serviço tem lugar à meia-noite do segundo sábado de dezembro. Qualquer ajustamento a efetuar após o inverno, nomeadamente para ter em conta, se for caso disso, as alterações de horários do tráfego regional de passageiros, tem lugar à meia-noite do último sábado de junho de cada ano ou, sempre que necessário, com outra periodicidade entre estas datas. Os gestores de infraestrutura podem decidir datas diferentes; nesse caso, devem informar a Comissão se o tráfego internacional puder ser afetado.

3 — Os pedidos de capacidade a incluir no horário de serviço devem ser recebidos o mais tardar 12 meses antes da mudança do horário de serviço. O gestor de infraestrutura deve também considerar os pedidos recebidos após o prazo.

4 — O mais tardar 11 meses antes da mudança do horário de serviço, o gestor de infraestrutura assegura o estabelecimento de canais horários internacionais provisórios em cooperação com os outros gestores de infraestrutura relevantes. O gestor de infraestrutura assegura, na medida do possível, que esses canais horários sejam respeitados nos processos subsequentes.

5 — O mais tardar quatro meses após o prazo referido no ponto 3, o gestor de infraestrutura prepara e publica um projeto de horário de serviço.

6 — O gestor de infraestrutura toma uma decisão relativa aos pedidos recebidos após o termo do prazo referido no ponto 3, em conformidade com um processo publicado na especificação de rede.

O gestor de infraestrutura pode proceder a uma alteração do canal horário atribuído caso seja necessário assegurar o melhor ajustamento possível de todos os pedidos de canais e tal seja aprovado pelo candidato ao qual o canal tenha sido atribuído. O gestor de infraestrutura deve atualizar o projeto de horário de serviço o mais tardar um mês antes da mudança do horário de serviço, a fim de incluir todos os canais horários atribuídos após o prazo referido no ponto 3.

7 — No caso de comboios que mudam de rede, e chegam com um atraso teórico não superior a 10 horas e, a partir de 14 de dezembro de 2019, 18 horas, o gestor de infraestrutura da outra rede não deve considerar o canal horário cancelado ou apresentar um pedido de atribuição de outro canal horário, incluindo se decidir atribuir um canal horário diferente, exceto se o candidato o informar de que o comboio não entrará na segunda rede. O gestor de infraestrutura comunica sem demora ao candidato o canal horário atualizado ou o novo canal horário incluindo, caso seja diferente, a ligação entre esse número de canal horário e o número do canal horário cancelado.

8 — No que se refere às restrições temporárias da capacidade das linhas ferroviárias, por razões tais como trabalhos na infraestrutura, incluindo restrições de velocidade associadas, peso por eixo, comprimento do comboio, tração ou gabarito («restrições de capacidade»), com uma duração superior a sete dias consecutivos e relativamente aos quais mais de 30 % volume de tráfego estimado para uma linha férrea por dia seja cancelado, cujo itinerário seja mudado, ou que seja substituído por outros modos de transporte, os gestores de infraestrutura em causa publicam todas as restrições de capacidade e os resultados preliminares da consulta aos candidatos pela primeira vez pelo menos 24 meses, na medida em que forem conhecidas, e, de forma atualizada, pela segunda vez, pelo menos 12 meses antes da mudança do horário de serviço em causa.

9 — Os gestores de infraestrutura em causa estabelecem igualmente um mecanismo através do qual discutem essas restrições de capacidade, caso o impacto das restrições de capacidade não se limite a uma só rede, em conjunto com os candidatos interessados, as associações de gestores de infraestruturas referidas no n.º 1 do artigo 40.º e os principais operadores das instalações de serviço em causa antes de serem publi-

cadadas pela primeira vez, a não ser que os gestores de infraestrutura e os candidatos concordem que tal mecanismo não é necessário. Estas discussões conjuntas devem contribuir para preparar os horários, incluindo a definição de itinerários alternativos.

10 — Quando da publicação pela primeira vez das restrições de capacidade em conformidade com o ponto 8, o gestor de infraestrutura deve lançar uma consulta aos candidatos e aos principais operadores das instalações de serviço em causa acerca das restrições de capacidade. Quando é necessária uma coordenação em conformidade com o ponto 11 entre a primeira e a segunda publicação das restrições de capacidade, os gestores de infraestrutura consultam pela segunda vez os candidatos e os principais operadores das instalações de serviço em causa entre o final dessa coordenação e a segunda publicação da restrição de capacidade.

11 — Antes de publicar as restrições de capacidade em conformidade com o ponto 8, caso o impacto das restrições de capacidade não se limite a uma só rede, os gestores de infraestruturas em causa, incluindo os que possam ser afetados pela mudança de itinerário dos comboios, devem coordenar entre si as restrições de capacidade que possam envolver um cancelamento, a mudança de itinerário de um canal horário ou uma substituição por outros modos de transporte.

A coordenação antes da segunda publicação deve ficar pronta:

a) O mais tardar 18 meses antes da mudança do horário de serviço, caso mais de 50 % do volume de tráfego estimado para uma linha férrea por dia seja cancelado, o itinerário seja mudado, ou seja substituído por outros modos de transporte, durante mais de 30 dias consecutivos;

b) O mais tardar 13 meses e 15 dias antes da mudança do horário de serviço, caso mais de 30 % do volume de tráfego estimado para uma linha férrea por dia seja cancelado, o itinerário seja mudado, ou seja substituído por outros modos de transporte, durante mais de sete dias consecutivos;

c) O mais tardar 13 meses e 15 dias antes da mudança do horário de serviço, caso mais de 50 % do volume de tráfego estimado para uma linha férrea por dia seja cancelado, o itinerário seja mudado, ou seja substituído por outros modos de transporte, durante sete dias consecutivos ou menos.

Os gestores de infraestrutura devem, sempre que necessário, convidar os candidatos em atividade nas linhas em causa e os principais operadores das instalações de serviço em causa a envolverem-se nessa coordenação.

12 — No que se refere às restrições da capacidade com uma duração de sete dias consecutivos ou menos que não carecem de publicação em conformidade com o ponto 8 e relativamente às quais mais de 10 % do volume de tráfego estimado para determinada linha férrea por dia seja cancelado, o itinerário seja mudado ou seja substituído por outros modos de transporte, que ocorram durante o horário de serviço seguinte e das quais o gestor de infraestrutura se aperceba, o mais tardar seis meses e 15 dias antes da mudança do horário de serviço, o gestor de infraestrutura consulta os candidatos em causa acerca das restrições de capacidade previstas e comunica as restrições de capacidade atualizadas pelo menos quatro meses antes da mudança do horário de serviço.

O gestor de infraestrutura deve fornecer informações pormenorizadas acerca dos canais horários propostos para comboios de passageiros o mais tardar após quatro meses e, para comboios de mercadorias, o mais tardar um mês antes do início da restrição da capacidade, exceto se o gestor de infraestrutura e os candidatos em causa chegarem a acordo sobre um prazo mais curto.

13 — Os gestores de infraestruturas podem decidir aplicar limiares mais rigorosos para as restrições de capacidade com base em percentagens inferiores dos volumes de tráfego estimados ou durações mais curtas do que as indicadas no presente anexo, ou ainda aplicar critérios adicionais aos nele referidos, na sequência de consulta aos candidatos e aos operadores das instalações. Os gestores de infraestruturas publicam os limiares e critérios de agregação das restrições de capacidade nas suas especificações da rede nos termos da alínea c) do anexo IV.

14 — O gestor de infraestrutura pode decidir não aplicar os prazos estabelecidos nos pontos 8 a 12 caso a restrição de capacidade seja necessária para restabelecer operações ferroviárias seguras, se o calendário dessas restrições estiver fora do controlo do gestor de infraestrutura ou se a sua aplicação se revelasse ineficaz em termos de custos ou irresponsável no que diz respeito à vida ou condições da infraestrutura, ou, ainda, se todos os candidatos em causa chegarem a acordo. Nesses casos e no caso de quaisquer outras restrições de capacidade não sujeitas a consulta em conformidade com outras disposições do presente anexo, o gestor de infraestrutura deve consultar imediatamente os candidatos e os principais operadores das instalações de serviço em causa em causa.

15 — As informações a fornecer pelo gestor de infraestrutura em conjugação com os pontos 8, 12 ou 14 devem incluir:

a) O dia planeado,

b) O período do dia e, assim que possa ser estabelecida, a hora do início e do fim da restrição de capacidade,

c) A secção da linha afetada pela restrição, e,

d) Sempre que for aplicável, a capacidade das linhas alternativas.

O gestor de infraestrutura deve publicar essas informações, ou uma hiperligação que lhes dê acesso, nas suas especificações da rede, tal como se refere na alínea c) do anexo IV, devendo mantê-las atualizadas.

16 — No que se refere às restrições de capacidade com uma duração de pelo menos 30 dias consecutivos e que afetem mais de 50 % do volume de tráfego estimado para uma linha férrea, o gestor de infraestrutura fornece aos candidatos, a pedido destes, durante a primeira ronda de consultas, uma comparação das condições a estabelecer em pelo menos duas alternativas de restrições de capacidade. O gestor de infraestrutura deve conceber essas alternativas com base nas informações prestadas pelos candidatos por ocasião dos respetivos pedidos e conjuntamente com estes últimos.

A comparação deve, para cada alternativa, incluir pelo menos:

a) A duração da restrição da capacidade,

b) Os encargos indicativos devidos que se esperam para a infraestrutura,

c) A capacidade disponível nas linhas alternativas,

- d) Os itinerários alternativos disponíveis, e
e) Os tempos de viagem indicativos.

Antes de efetuar uma escolha entre alternativas às restrições de capacidade, o gestor de infraestrutura deve consultar os candidatos interessados e ter em conta os impactos das diferentes opções sobre esses candidatos e sobre os utilizadores dos serviços.

17 — No que se refere às restrições de capacidade com uma duração superior a 30 dias consecutivos e que afetem mais de 50 % do volume de tráfego estimado para determinada linha férrea, o gestor de infraestrutura estabelece critérios para a alteração de itinerários por tipos de comboios e serviços, tendo em conta os condicionamentos operacionais e comerciais do candidato, exceto se estes condicionamentos operacionais resultarem de decisões de gestão ou organização do candidato e sem prejuízo do objetivo de redução de custos do gestor de infraestrutura em conformidade com o n.º 1 do artigo 30.º O gestor de infraestrutura deve publicar nas especificações da rede estes critérios, juntamente com uma repartição provisória da capacidade restante dos diferentes tipos de serviços ferroviários sempre que agir em conformidade com o ponto 8. No final da consulta, e sem prejuízo das obrigações do gestor de infraestrutura nos termos da alínea c) do anexo IV, o gestor de infraestrutura, com base no feedback recebido dos candidatos, fornece às empresas ferroviárias em causa uma repartição indicativa por tipo de serviço da capacidade restante.

ANEXO III

(a que se referem os n.ºs 1 e 2 do artigo 12.º)

Republicação do Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1 — O presente decreto-lei estabelece, em conformidade com as disposições do Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, as condições que devem ser observadas no contrato de transporte ferroviário de passageiros e bagagens, volumes portáteis, animais de companhia, velocípedes e outros bens.

2 — As normas estabelecidas no presente decreto-lei aplicam-se ao transporte internacional ferroviário, na parte efetuada em território nacional, em tudo o que não contrarie as disposições aplicáveis das regras uniformes relativas ao contrato de transporte internacional ferroviário de passageiros e bagagens (CIV), que constituem o apêndice A à Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF).

Artigo 2.º

Definições

Para os efeitos do presente decreto-lei, entende-se por:

a) «Transporte de passageiros por caminho de ferro» o transporte guiado em carris que se realiza através de

veículos que utilizam diversos tipos de tração (vapor, diesel, elétrica ou outras), operando exclusivamente em canal próprio, e por marcha programada, ou transporte ferroviário;

b) «Contrato de transporte» o contrato a título oneroso, ou gratuito, celebrado com o operador em que este se obriga a prestar ao passageiro, mediante título de transporte ou outro meio de prova, o serviço de transporte ferroviário desde o local de origem até ao local de destino;

c) «Título de transporte» o documento emitido pelo operador ou por outrem com autorização do operador, em suporte de papel ou outro, que confirma o contrato de transporte;

d) «Passageiro» qualquer pessoa a quem é prestado um serviço de transporte ao abrigo de contrato de transporte;

e) «Passageiro com mobilidade condicionada» qualquer pessoa que se encontre limitada na sua mobilidade devido a uma deficiência ou incapacidade, incluindo a idade, e necessitando de uma atenção especial e da adaptação do serviço de transporte disponível às suas necessidades específicas;

f) «Operador» qualquer empresa devidamente habilitada para a prestação de serviços de transporte ferroviário;

g) «Condições gerais de transporte» as condições definidas pelo operador que, com a celebração do contrato de transporte, se tornam parte integrante do mesmo;

h) «Viagem» a deslocação documentada por título de transporte ou outro meio de prova entre um ponto de origem e um destino;

i) «Reserva» uma autorização em suporte físico ou eletrónico que confere o direito ao transporte, de acordo com as condições específicas previamente acordadas;

j) «Gestor de infraestrutura ferroviária» a entidade responsável pela disponibilização da infraestrutura e gestão da respetiva capacidade, assegurando a manutenção e renovação dessa infraestrutura, bem como a sua construção, instalação e readaptação;

l) «Gestor da estação» a entidade à qual se encontra atribuída a responsabilidade pela gestão de uma estação ferroviária, que pode coincidir com o gestor da infraestrutura ferroviária;

m) «Estação» a infraestrutura destinada ao embarque e desembarque de passageiros;

n) «Serviços urbanos e suburbanos» os serviços de transporte destinados a dar resposta às necessidades de transporte de um centro urbano ou de uma aglomeração, incluindo uma aglomeração transfronteiriça, bem como às necessidades de transporte entre esse centro ou essa aglomeração e os respetivos subúrbios;

o) «Serviços regionais» os serviços de transporte destinados a dar resposta às necessidades de uma região, incluindo uma região transfronteiriça;

p) «Serviços de longo curso» os serviços de transporte destinados a dar resposta às necessidades de âmbito nacional, entre diversas cidades ou aglomerações e de âmbito supra regional;

q) «Serviços internacionais» os serviços de transporte em que a composição atravessa, pelo menos, uma fronteira de um Estado-Membro da União Europeia e destinados a transportar passageiros entre estações situadas em Estados-Membros da União Europeia diferentes;

r) «Serviços públicos integrados de transporte de passageiros» os serviços de transporte interligados no interior de uma zona geográfica determinada, com serviço de informações, sistema de bilhética e horário integrados;

s) «Serviço ocasional» o serviço de transporte não regular promovido em função de necessidades específicas;

t) «Atraso à partida» a diferença compreendida entre a hora prevista de partida divulgada pelo operador e a ocorrida;

u) «Atraso à chegada» a diferença compreendida entre a hora prevista de chegada divulgada pelo operador e a ocorrida;

v) «Supressão temporária» a suspensão total ou parcial de um serviço planeado e divulgado, com caráter temporário;

w) «Supressão definitiva» a descontinuação total ou parcial de um serviço planeado e divulgado, com caráter permanente.

CAPÍTULO II

Disposições relativas ao contrato de transporte

Artigo 3.º

Contrato de transporte

1 — O contrato de transporte confere ao passageiro o direito ao transporte, mediante título de transporte ou outro meio de prova, nas condições definidas no presente decreto-lei.

2 — O passageiro pode fazer-se acompanhar de bagagens, de volumes portáteis, de animais de companhia e de outros bens que o operador aceite transportar em complemento do transporte de passageiros.

3 — As condições gerais do transporte são definidas pelo operador, nos termos do presente decreto-lei e do regime das cláusulas contratuais gerais, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 446/85, de 25 de outubro, na sua redação atual, sem prejuízo das demais disposições aplicáveis ao transporte ferroviário.

4 — As condições gerais de transporte podem ser incluídas em contrato de serviço público celebrado nos termos da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual, ou em contrato de acesso e utilização da infraestrutura, celebrado nos termos do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua redação atual, sem prejuízo da sua divulgação autónoma.

5 — As disposições do contrato de transporte não podem limitar ou excluir direitos previstos no presente decreto-lei, mas podem conferir direitos adicionais.

Artigo 3.º-A

Entidades competentes

1 — Compete às autoridades de transportes previstas na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual, individualmente ou de forma partilhada, através de contratos interadministrativos, aprovar as condições gerais de transportes.

2 — O Estado, enquanto autoridade de transportes, é representando pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), sem prejuízo da possibilidade de celebração de contratos interadministrativos de articulação com autoridades de transportes de âmbito local e regional.

3 — As condições gerais de transporte devem ser notificadas à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), para efeitos de supervisão nos termos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual.

4 — Os operadores e as autoridades de transportes competentes devem promover a harmonização, tanto quanto possível, das condições gerais de transporte para que estas protejam de forma adequada os passageiros em viagens multimodais, designadamente em serviços públicos integrados de transporte de passageiros.

Artigo 4.º

Obrigações do operador, do gestor da infraestrutura ou do gestor de estação

1 — O operador obriga-se a transportar os passageiros munidos de títulos de transporte ou de outro meio de prova, nos termos do presente decreto-lei.

2 — São obrigações do operador, sem prejuízo de outras estipuladas no contrato de serviço público ou no contrato de acesso e utilização da infraestrutura, designadamente:

a) Publicitar os preços e horários, de forma clara e acessível, nos locais de venda dos títulos de transporte, com a antecedência mínima de 5 dias em relação à sua aplicação, salvo se isso for comprovadamente impossível por motivo não imputável ao operador;

b) Publicitar os direitos e obrigações estabelecidos no âmbito do contrato de transporte, nomeadamente as condições gerais de transporte;

c) [Revogada];

d) Informar os passageiros, através de meios adequados, da supressão temporária de serviços, com a antecedência mínima de 5 dias em relação à sua aplicação, salvo se isso for comprovadamente impossível por motivo não imputável ao operador, e, sendo caso disso, apresentar os serviços alternativos ao dispor do passageiro ou disponibilizar os mesmos;

e) Publicitar no local de embarque que não disponibilize meios de aquisição de títulos de transporte da possibilidade de adquirir títulos pela Internet, bem como a localização da estação ferroviária mais próxima em que exista bilheteira ou máquina de venda automática;

f) [Revogada];

g) Prestar o serviço objeto do contrato de transporte com segurança e qualidade, nos termos da legislação aplicável;

h) Disponibilizar o livro de reclamações, nos termos da legislação aplicável.

3 — São obrigações conjuntas do operador e do gestor da infraestrutura ou do gestor da estação, consoante o caso, designadamente:

a) Informar os passageiros, através dos meios adequados, com a antecedência mínima de 30 dias, sobre a decisão de supressão definitiva de serviços;

b) Prestar ao passageiro todas as informações sobre os seus direitos e as suas obrigações, bem como outras que se mostrem necessárias;

c) Informar os passageiros dos atrasos e das horas previstas de partida e chegada.

4 — Sem prejuízo da disponibilização de informação no respetivo sítio da Internet, o operador está obrigado a disponibilizar nas estações os horários dos serviços regulares da linha em que a respetiva estação se insere, bem como os preços dos títulos de transporte aplicados a essa linha.

5 — Nos casos em que não se reúnam as condições necessárias para a divulgação de informação referida nos números anteriores, o operador deve publicitar a forma alternativa de acesso a essa informação.

6 — O operador está obrigado a disponibilizar a aquisição de títulos de transporte, nomeadamente através de bilheteiras de atendimento ao público ou de máquinas de venda automática de títulos de transporte, ou por terminal Multibanco, e caso seja possível através da Internet ou qualquer outra tecnologia de informação generalizadamente acessível.

7 — Sempre que na estação de embarque não exista bilheteira ou máquina de venda automática de títulos de transporte, o operador obriga-se a permitir ao passageiro a aquisição do respetivo título em trânsito.

8 — Nos locais em que o operador tenha serviço de atendimento ao público está obrigado a disponibilizar informação sobre:

a) Condições de acesso para pessoas com mobilidade condicionada;

b) Condições de transporte para bagagens, animais de companhia e velocípedes;

c) Disponibilidade de serviços a bordo;

d) Existência e localização do livro de reclamações, nos termos da legislação aplicável;

e) Os horários e preços dos serviços de transporte de passageiros que pratica.

9 — Desde que tecnicamente possível, o operador deve prestar aos passageiros durante a viagem informação sobre eventuais atrasos, identificar a próxima estação e as principais correspondências.

10 — O operador obriga-se a assinalar, devidamente, em todos os comboios de passageiros lugares reservados, por ordem prioritária, destinados a pessoas com mobilidade condicionada, grávidas e pessoas com crianças de colo.

Artigo 5.º

Transporte de passageiros com mobilidade condicionada

1 — O operador e o gestor da estação obrigam-se a estabelecer regras de acesso não discriminatórias aplicáveis ao transporte de pessoas com mobilidade condicionada.

2 — O operador obriga-se a prestar assistência às pessoas com mobilidade condicionada durante a realização do transporte e durante o embarque e desembarque.

3 — O gestor da infraestrutura ou o gestor de estação, caso a estação não esteja a cargo do primeiro, estão obrigados a prestar assistência às pessoas com mobilidade condicionada no interior das estações até à plataforma de acesso aos comboios.

4 — As cadeiras portáteis, ou de rodas, e outros equipamentos utilizados por passageiros com mobilidade condicionada, ou crianças, são sempre admitidas como bagagem pessoal, independentemente das suas dimensões.

5 — Sem prejuízo do direito a indemnização a que haja lugar no caso de perda ou inutilização dos equipamentos referidos no número anterior durante o transporte, o operador está obrigado a adotar, de imediato, as medidas necessárias para responder às necessidades de mobilidade do passageiro afetado.

Artigo 6.º

Deveres e obrigações dos passageiros

1 — O acesso ao serviço de transporte ferroviário implica o cumprimento por parte dos passageiros do disposto neste decreto-lei e da demais legislação aplicável.

2 — É proibido aos passageiros:

a) Fazer uso do sinal de alarme fora do caso de perigo iminente;

b) Utilizar os dispositivos de emergência fora dos casos em que tal se justifique;

c) Entrar ou sair da carruagem quando esta esteja em movimento, ou depois do sinal sonoro que anuncia o fecho das portas ou sempre que, por aviso sonoro ou equivalente, tal seja determinado;

d) Entrar ou sair da carruagem por lado que não corresponda a plataforma de serviço de passageiros;

e) Passar de uma carruagem para outra em andamento, quando não haja comunicação interna;

f) Entrar nas carruagens sem que tenham saído todos os passageiros que o desejem fazer;

g) Aproximar-se da borda da plataforma aquando da aproximação de outro comboio e, em qualquer caso, ultrapassar o limite que se encontre marcado na plataforma de embarque, antes da chegada do comboio;

h) Ocupar lugar reservado a pessoas com mobilidade condicionada, grávidas e pessoas com crianças de colo, exceto se os mesmos não forem manifestamente necessários para o efeito;

i) Ocupar lugar ou compartimento reservado para os quais não tenha reserva ou ocupar mais lugares que os adquiridos;

j) Abrir ou impedir que se fechem as portas exteriores das carruagens durante a marcha;

l) Projetar para o exterior das carruagens quaisquer objetos;

m) Colocar nos locais para tal reservados volumes que, pelo seu conteúdo, natureza ou forma, possam cair ou perturbar os outros passageiros em caso de choque, paragem brusca ou outras causas;

n) Colocar volumes pesados ou sujos sobre os bancos ou apoiar os pés diretamente sobre os estofos;

o) Debruçar-se das janelas durante a marcha do comboio;

p) Dedicar-se a qualquer atividade ou oferecer serviços sem prévia autorização do operador;

q) Fazer peditórios, organizar coletas, recolher assinaturas ou realizar inquéritos sem autorização do operador;

r) Transportar animais de companhia ou de assistência em violação das condições estabelecidas no presente decreto-lei;

s) Pendurar-se em qualquer parte das carruagens ou dos seus acessórios ou manter-se nos estribos durante a marcha;

t) Entrar em compartimentos ou locais vedados ao acesso do público;

u) Proceder a qualquer espécie de publicidade e distribuir ou afixar cartazes, panfletos ou outras publicações sem autorização do operador;

v) Sujar as carruagens;

x) Transportar armas que não estejam acondicionadas nos termos da legislação aplicável, salvo tratando-se de agentes de autoridade;

z) Transportar matérias explosivas, incluindo material pirotécnico, substâncias facilmente inflamáveis, corrosivas ou radioativas;

aa) Transportar volumes que pela sua natureza, forma, dimensão ou cheiro possam causar incómodo aos outros passageiros ou danificar o material circulante;

ab) Utilizar aparelhos sonoros ou fazer barulho de forma a incomodar os outros passageiros;

ac) Praticar atos ou proferir expressões que perturbem a boa ordem dos serviços ou incomodem os outros passageiros.

3 — Os passageiros devem respeitar as instruções dadas pelos agentes de fiscalização, no âmbito do exercício das suas funções.

4 — Nos casos em que o incumprimento pelos passageiros dos deveres que lhes incumbem perturbe os outros passageiros, cause danos ou interfira com a boa ordem do serviço de transporte, os agentes do operador encarregues da fiscalização podem determinar a sua saída do comboio, recorrendo à força de segurança pública competente em caso de incumprimento dessa determinação, sem prejuízo do disposto no artigo 35.º

5 — Os passageiros cuja saída do comboio seja determinada nos termos do número anterior não têm direito a qualquer reembolso do preço do título de transporte.

Artigo 7.º

Título de transporte

1 — O passageiro está obrigado a munir-se de título de transporte e a conservá-lo até ao final da viagem, saída do cais ou da estação, devendo validá-lo, designadamente no sistema de bilhética sem contacto, quando existente, e apresentá-lo aos agentes do operador encarregues da fiscalização sempre que solicitado.

2 — Em caso de desmaterialização, deterioração ou perda do título de transporte, o passageiro pode provar a sua existência por meio de fatura, recibo ou outro documento comprovativo da respetiva aquisição e validade, nos termos a definir nas condições gerais de transporte.

3 — Em caso de deterioração que impeça a leitura do título de transporte, ou do documento substitutivo admitido, o operador não está obrigado à sua aceitação ou substituição.

4 — O passageiro que inicie a sua viagem num local onde não se efetua a venda de títulos de transporte ou onde não seja possível obter esse título fica obrigado a adquiri-lo, logo após o embarque, no decurso da viagem.

5 — O título de transporte é válido apenas para o tipo de serviço para que foi adquirido, salvo se as condições gerais de transporte, o contrato de serviço público, o contrato de acesso e utilização da infraestrutura ou as autoridades de transportes permitirem a sua utilização nouro tipo de serviço.

6 — O passageiro sem título de transporte válido fica sujeito às sanções previstas na Lei n.º 28/2006, de 4 de julho, na sua redação atual, que regula as condições de utilização do título de transporte válido nos transportes coletivos.

Artigo 8.º

Passageiros com direito a transporte sem custo para o utilizador

1 — Os passageiros com direito a transporte sem custo para o utilizador, nos termos da legislação aplicável ou por acordos estabelecidos com o operador, devem munir-se de um título de transporte comprovativo desse direito.

2 — O título a que se refere o número anterior é emitido mediante prévia identificação da entidade responsável pelo respetivo pagamento, em termos que possibilitem a efetiva contabilização e ressarcimento do operador do valor das reduções ou isenções legalmente impostas.

3 — O disposto no presente artigo não se aplica àqueles que, no desempenho de funções públicas de fiscalização da atividade de transporte ferroviário, de investigação crimi-

nal, ou de manutenção da ordem e da segurança pública, necessitem de livre acesso ao transporte.

Artigo 9.º

Transporte de volumes portáteis, velocípedes e animais admitidos nas carruagens

1 — Aos passageiros é permitido levar nas carruagens, gratuitamente, bagagem de mão e objetos portáteis de uso pessoal desde que as suas dimensões não excedam, individualmente, 100 cm x 60 cm x 30 cm.

2 — Incumbe aos passageiros a guarda e vigilância dos seus volumes de mão e dos animais de companhia e de assistência respetivos.

3 — É permitido aos passageiros transportar gratuitamente animais de companhia que não ofereçam perigosidade desde que devidamente encerrados em contentor apropriado que possa ser transportado como volume de mão.

4 — Cada passageiro não pode transportar mais de um contentor com animais de companhia, nas condições referidas no número anterior.

5 — Para além do disposto no n.º 3, é também admitido o transporte de cães não encerrados desde que não ofereçam perigosidade, estejam devidamente açaimados, contidos à trela curta e acompanhados do respetivo boletim de vacinas atualizado e da licença municipal.

6 — Nos termos dos números anteriores, apenas é permitido o transporte de um cão por passageiro, mediante título de transporte próprio.

7 — Os cães de assistência acompanhantes de pessoas com deficiência são transportados nas carruagens, gratuitamente e não açaimados, nos termos do Decreto-Lei n.º 74/2007, de 27 de março.

8 — É proibido o transporte de animais perigosos e potencialmente perigosos, nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 315/2009, de 29 de outubro, na sua redação atual.

9 — Sem prejuízo do disposto no presente decreto-lei, as condições gerais do transporte definem a quantidade de bagagens de mão e objetos portáteis admitidos gratuitamente nas carruagens, bem como as condições de transporte de velocípedes.

Artigo 10.º

Transporte e entrega de automóveis e motociclos

As condições de transporte e entrega de automóveis ou motociclos são definidas pelo operador e estão sujeitas a aprovação da autoridade de transportes competente.

Artigo 11.º

Despacho de bagagens

1 — Sempre que por razões de segurança o operador não admita bagagens de mão ou objetos portáteis, estas podem ser despachadas sem qualquer acréscimo de preço.

2 — O passageiro pode, ainda, mediante a apresentação do título de transporte, efetuar o despacho de bagagens até ao local de destino, caso este serviço esteja disponível e mediante as condições fixadas pelo operador.

3 — São admitidos como bagagem, eventualmente sujeita a despacho, os instrumentos de música portáteis, instrumentos e ferramentas profissionais, incluindo o material para representações artísticas, bem como equipamentos para prática desportiva.

4 — Os operadores não são obrigados a aceitar para transporte como bagagem despachada mais do que três volumes ou objetos cujo peso unitário seja superior a 40 kg.

5 — São excluídos do transporte como bagagem despachada as matérias ou objetos perigosos, designadamente armas não acondicionadas nos termos da legislação aplicável, matérias explosivas ou inflamáveis, radioativas, corrosivas, venenosas ou suscetíveis de provocar infeção.

6 — Se o operador tiver fundadas suspeitas de que as bagagens contêm objetos excluídos do transporte, pode solicitar a quem as apresenta a despacho a sua abertura para verificação do conteúdo, sob pena de poder recusar o seu transporte.

7 — O operador define o modelo de documento de despacho, podendo também estabelecer condições suplementares para a admissão, acondicionamento e transporte de bagagens.

Artigo 12.º

Armazenagem de bagagens

1 — A armazenagem de bagagens na estação de destino é gratuita durante quarenta e oito horas a contar da hora da sua chegada, findas as quais o operador cobra o preço fixado e divulgado para o armazenamento.

2 — O operador não é obrigado a conservar as bagagens armazenadas por período superior a 15 dias.

3 — Findo esse prazo, se as mesmas não tiverem sido retiradas pelo interessado, o operador tem direito a proceder à sua venda em hasta pública, com prévio aviso ao expedidor ou anúncio num dos jornais mais lidos na região.

4 — No caso de géneros sujeitos a rápida deterioração, o prazo indicado no número anterior é reduzido a vinte e quatro horas e a venda efetua-se sem aviso e anúncio prévios.

Artigo 13.º

Objetos abandonados

1 — O operador ou o gestor da estação providenciam o encaminhamento dos objetos, valores ou volumes abandonados pelos passageiros nos comboios ou nas estações para um local designado para o efeito, onde devem ser guardados até que os seus proprietários os reclamem, por um período não inferior a 30 dias.

2 — Na falta de reclamação dos bens e findo o prazo referido no número anterior, as entidades neste referidas têm direito a proceder à sua venda em hasta pública, com prévio anúncio num dos jornais mais lidos na região e prévio aviso ao possuidor, caso exista identificação e morada do mesmo.

3 — No caso de géneros sujeitos a rápida deterioração, o prazo indicado no n.º 1 é reduzido para vinte e quatro horas e a venda efetua-se sem aviso e anúncio prévios.

4 — No caso de abandono de animais, estes devem ser encaminhados para o centro de recolha da área de destino.

Artigo 14.º

Interrupção de viagem por iniciativa do passageiro

Salvo estipulação em contrário resultante das condições gerais de transporte emitidas pelo operador, não é permitida interrupção e retoma da viagem por iniciativa do passageiro para continuação posterior.

Artigo 15.º

Supressão temporária de serviços

1 — Em caso de supressão temporária de um serviço, em todo ou em parte do percurso, o operador obriga-se a fazer seguir o passageiro e a sua bagagem, volumes portáteis ou animais de companhia ou de assistência, sem qualquer acréscimo de preço, por outro comboio que sirva a sua estação de destino, pela mesma linha ou por outro itinerário, de maneira a permitir-lhe chegar ao destino com o menor atraso possível.

2 — Nos casos em que não se mostre viável dar cumprimento, em tempo útil, ao disposto no número anterior, o operador, sempre que possível, obriga-se a disponibilizar ao passageiro, sem qualquer acréscimo de preço, outros modos de transporte que lhe permitam completar a viagem.

3 — No caso de supressão temporária e não optando por aceitar as alternativas referidas nos números anteriores, o passageiro tem direito ao reembolso do valor do preço do título de transporte e ao reenaminhamento para o local de origem no mais curto prazo possível e em condições de transporte equivalentes.

4 — O disposto nos números anteriores não prejudica o previsto nos artigos 25.º e seguintes.

Artigo 16.º

Reembolso do título de transporte

1 — Se o passageiro não utilizar o título de transporte por motivo alheio ao operador, não há lugar a qualquer reembolso, salvo o disposto no número seguinte.

2 — Nos serviços de transporte regional, de longo curso e internacional, o passageiro tem direito a reaver até 75 % do valor pago pelo título de transporte, mediante a sua apresentação e desde que o reembolso seja solicitado:

c) Até três horas antes do início da viagem, quando se trate de serviços de transporte com lugar reservado;

d) Até 30 minutos antes do início da viagem, quando se trate de serviços de transporte regional e de longo curso.

3 — Há direito a reembolso do preço do título de transporte pago pelo passageiro se, por razões imputáveis ao operador, o atraso à partida exceder trinta minutos em viagens com duração inferior a uma hora ou exceder sessenta minutos em viagens com duração igual ou superior a uma hora.

4 — O disposto no número anterior não é aplicável se o passageiro embarcar e se der início à viagem.

5 — [Revogado].

6 — [Revogado].

7 — O disposto no n.º 3 não se aplica quando o passageiro tenha adquirido o título de transporte depois da divulgação do atraso.

8 — O reembolso de quaisquer quantias a que se refere o presente artigo impede a utilização do título de transporte que o tenha suportado, devendo:

a) Ser solicitado no prazo de 30 dias após a verificação do atraso;

b) Ser efetuado no prazo máximo de 30 dias a contar da apresentação do pedido.

9 — [Revogado].

Artigo 16.º-A

Indemnização do preço do bilhete

1 — Sem perda do direito ao transporte e caso não exerça o direito de reembolso estabelecido no artigo anterior, quando se verifique atraso entre o local de partida e de chegada indicados no título de transporte, imputáveis ao operador ou ao gestor de infraestrutura, o passageiro tem direito a uma indemnização, nas condições previstas nos números seguintes.

2 — A indemnização é determinada nos seguintes termos:

a) Nos atrasos entre 60 e 119 minutos é atribuída uma indemnização correspondente a 25 % do preço do bilhete efetivamente pago pelo passageiro, correspondente ao serviço que sofreu atraso;

b) Nos atrasos iguais ou superiores a 120 minutos é atribuída uma indemnização correspondente a 50 % do preço do bilhete efetivamente pago pelo passageiro, correspondente ao serviço que sofreu atraso.

3 — Quando se trate de viagem de ida e volta, a indemnização é calculada em função da metade do preço efetivamente pago pelo passageiro, salvo se houver atrasos indemnizáveis nas duas viagens.

4 — Tratando-se de um título de transporte para trajetos consecutivos, a indemnização é calculada na proporção do preço total do título de transporte e das distâncias percorridas.

5 — Não há pagamento de qualquer indemnização quando:

a) O passageiro foi informado do atraso antes de adquirir o título de transporte;

b) O valor a pagar, de acordo com as regras referidas nos números anteriores, seja igual ou inferior a € 4;

c) O atraso resultante da continuação da viagem num serviço diferente ou do reencaminhamento seja inferior a 60 minutos;

d) O passageiro seja titular de uma assinatura, passe ou título de transporte sazonal e, comprovadamente, existam alternativas viáveis para a sua deslocação por estes abrangidas, designadamente através de outros modos de transporte.

6 — Sempre que o atraso ou a supressão seja da responsabilidade do gestor de infraestrutura ferroviária, o operador tem direito de regresso sobre este da importância paga a título de indemnização aos passageiros nos termos do presente decreto-lei.

Artigo 17.º

Documentação do atraso ou supressão de serviços

1 — Nos atrasos superiores a uma hora, em relação ao tempo de viagem previsto no horário, ou no caso de supressão temporária de serviço que impeça a conclusão da viagem, o operador deve fornecer ao passageiro, sempre que este o solicite, documento que ateste a ocorrência e a duração do atraso.

2 — [Revogada].

CAPÍTULO III

Preços de transporte

Artigo 18.º

Princípios gerais para a fixação de preços

1 — Os preços são calculados pelo operador por tipo de serviço e por origem e destino, para o período de um ano.

2 — Os preços praticados pelo operador devem, tendencialmente, assegurar proveitos que permitam a cobertura dos custos de exploração, níveis adequados de remuneração do capital investido e de autofinanciamento, tendo em conta a situação e condições do mercado relevante.

3 — A metodologia de cálculo dos preços deve promover a eficiência na afetação de recursos e a equidade dos preços praticados, refletindo a qualidade do serviço, a distância e o tempo de percurso.

Artigo 19.º

Regras e critérios para a fixação dos preços

1 — A fixação de preços deve ter em conta, nomeadamente:

- A distância percorrida;
- O custo de exploração por passageiro/quilómetro;
- Os custos de natureza administrativa.

2 — O preço pode, ainda, refletir fatores de qualidade, segurança e conforto, bem como o tempo de percurso.

3 — O operador pode praticar descontos sobre o preço, nomeadamente em função do número de viagens ou de negócios jurídicos que celebre com passageiros.

Artigo 20.º

Fixação de preços

1 — Os preços dos serviços de transporte ferroviário de passageiros, que a seguir se enumeram, obedecem ao seguinte:

a) Os preços dos serviços de transporte de passageiros titulados por contrato de serviço público nos termos da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual, são fixados de acordo com as regras constantes do referido contrato ou emanadas pela autoridade de transportes competente, sem prejuízo das regras gerais de âmbito nacional e europeu aplicáveis;

b) Os preços dos serviços de transporte de passageiros não titulados por contrato de serviço público são fixados pelo respetivo operador, sem prejuízo do estipulado no contrato de acesso e utilização da infraestrutura e das regras gerais de âmbito nacional e europeu aplicáveis;

c) [Revogada].

2 — As crianças até aos quatro anos são transportadas gratuitamente, desde que não ocupem lugar.

Artigo 21.º

Fixação e divulgação dos preços

[Revogado].

CAPÍTULO IV

Títulos de transporte

Artigo 22.º

Títulos de transporte

1 — Os operadores emitem os seguintes títulos próprios obrigatórios:

- Títulos simples por tipo de serviço;
- Assinaturas mensais para o serviço urbano e suburbano.

2 — Os operadores podem criar outros títulos de transporte desde que o comuniquem, com a antecedência de 20 dias em relação à data da sua divulgação, à autoridade de transportes competente, e que obedeam aos termos do contrato de serviço público ou do contrato de acesso e utilização da infraestrutura ou às regras gerais de âmbito nacional e europeu aplicáveis.

3 — A criação de títulos de transporte, nos termos do número anterior, obriga o operador à divulgação ao público dos mesmos 10 dias antes da sua entrada em vigor.

4 — [Revogado].

5 — [Revogado].

Artigo 23.º

Indicações dos títulos de transporte

1 — O título de transporte deve conter a identificação do ou dos operadores, a entidade emitente, o tipo de serviço, a validade e o preço.

2 — O disposto no número anterior não prejudica a possibilidade de desmaterialização dos títulos de transporte por suporte magnético, eletrónico ou outro.

3 — No caso de desmaterialização de títulos de transporte, o operador ou a entidade emitente deve mencionar os elementos essenciais, a que se refere o n.º 1, em recibo, fatura ou outro documento equivalente.

Artigo 24.º

Bonificação de preços

1 — Sem prejuízo de os operadores praticarem uma política comercial com descontos para determinado segmento de passageiros, podem ser definidos por lei ou regulamento ou contratualmente estipulados regimes tarifários sociais bonificados aplicáveis aos serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros.

2 — [Revogado].

3 — [Revogado].

4 — [Revogado].

CAPÍTULO V

Responsabilidade civil

Artigo 25.º

Responsabilidade do operador

1 — O operador é responsável pelos danos causados ao passageiro e a bens por este transportados durante a viagem, nos termos do presente decreto-lei e do Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, sem prejuízo do direito de regresso sobre o gestor da infraestrutura ferroviária caso os danos resultem de defeito dessa infraestrutura ou avaria dos respetivos elementos.

2 — Fica excluída a responsabilidade do operador quando o passageiro não tenha observado os deveres e obrigações a que está obrigado, designadamente a aquisição do título de transporte e demais deveres relativos à segurança a respeitar relativa ao transporte, bem como nos casos previstos no n.º 2 do artigo 26.º do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007.

Artigo 26.º

Responsabilidade do gestor da infraestrutura ferroviária

O gestor da infraestrutura ferroviária é responsável pelos danos causados aos passageiros e a bens por estes transportados, quando tais danos resultem de defeito de infraestrutura, nomeadamente em estações ou cais, ou de avaria nos respetivos elementos, salvo nos casos em que a responsabilidade da gestão da infraestrutura em causa esteja atribuída a outra entidade.

Artigo 27.º

Responsabilidade dos passageiros

O passageiro é responsável pelos danos causados ao operador e a terceiros, por si ou pelos seus volumes de mão, animais de companhia e bagagens.

Artigo 28.º

Limitação da responsabilidade do operador devido a atrasos ou supressão de serviços

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo 16.º-A, o passageiro tem ainda direito a indemnização por outros danos que resultem direta e exclusivamente de atrasos ou supressões de serviços de transporte ferroviário, por razões imputáveis ao operador ou ao gestor de infraestrutura, nos termos dos números seguintes.

2 — Em caso de supressão de serviços regionais superiores a 50 km ou de serviços de longo curso a indemnização é no montante do valor do prejuízo provado, tendo este como limite o correspondente a 100 vezes o valor do preço pago pelo título de transporte, sujeito ao limite máximo de € 250.

3 — Tratando-se de serviços urbanos, suburbanos e regionais até 50 km, a indemnização referida no n.º 1 tem como limite até 25 vezes o valor do título pago.

4 — A indemnização por danos devida por atraso na entrega de bagagem, de automóveis ou motociclos, por facto imputável ao operador, corresponde ao montante do valor do prejuízo provado, tendo esta como limite € 100.

5 — A prova da existência e do montante do prejuízo incumbe ao lesado.

6 — O preço da viagem para efeitos do cálculo indemnizatório, quando o título de transporte abranja vários trajetos consecutivos ou permita multiviagens, é calculado na proporção do preço total do título de transporte e das distâncias percorridas.

7 — Os valores limite a que se referem os n.ºs 2 e 4 são atualizados anualmente de acordo com o índice de inflação.

Artigo 29.º

Exclusão da responsabilidade do operador no transporte de automóveis, motociclos e velocípedes

1 — O operador não é responsável pelos danos causados nos automóveis ou outros veículos em operações de carga e descarga nos vagões efetuadas pelos passageiros, por danos motivados por excesso de peso dos volumes contidos no seu interior ou transportados em cima dos veículos.

2 — O operador não é responsável pelos danos ou perdas que se verificarem nas bagagens ou outros objetos levados gratuitamente no interior dos automóveis ou de outros veículos.

Artigo 30.º

Limites da indemnização por perda ou danos em bagagens, automóveis, motociclos e velocípedes

1 — Considera-se que ocorre perda de bagagens e velocípedes despachados quando os mesmos não tenham chegado ao seu destino até ao final do 5.º dia a contar da data prevista para a chegada.

2 — Em caso de perda total ou parcial de automóveis ou motociclos, a indemnização a pagar ao passageiro corresponde ao montante do prejuízo que este provar, tendo como limite o valor comercial do veículo, não podendo o valor da indemnização exceder os limites aplicáveis no transporte internacional.

3 — A indemnização devida pelo operador, em caso de perda ou dano de bagagens e velocípedes despachados, tem como limite máximo € 100 por quilograma de peso bruto ou € 1500, consoante o valor que for menos elevado.

4 — A prova da existência e do montante do prejuízo incumbe ao lesado.

5 — O valor a que se refere o n.º 3 é atualizado anualmente de acordo com o índice de inflação.

Artigo 31.º

Meios alternativos de resolução de conflitos

Os conflitos entre os passageiros e os operadores podem ser resolvidos por recurso a meios alternativos de resolução de conflitos.

Artigo 32.º

Deveres de informação

1 — Os operadores devem comunicar anualmente, à autoridade de transportes competente, os serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros em exploração nos termos do artigo 22.º do regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual, incluindo as alterações que se verificarem, nos termos do regime legal ou contratual que lhes for aplicável.

2 — As alterações referidas carecem de prévia aprovação da autoridade de transportes competente.

3 — As empresas ferroviárias que prestam serviços de transporte de passageiros devem elaborar planos de emergência e assegurar que esses planos de emergência são devidamente coordenados para prestar assistência aos passageiros, na aceção do artigo 18.º do Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, em caso de perturbação importante dos serviços.

Artigo 33.º

Dever de cooperação

1 — Os operadores devem apresentar, quando tal lhes seja solicitado pela AMT, toda a informação necessária para atestar a conformidade dos procedimentos e práticas adotadas em cumprimento do disposto no presente decreto-lei.

2 — As informações prestadas nos termos do número anterior, desde que tal seja solicitado e fundamentado pelo operador, ficam sujeitas a sigilo comercial.

Artigo 34.º

Supervisão e fiscalização

1 — A supervisão e fiscalização do cumprimento das obrigações que incumbem ao operador ou ao gestor da infraestrutura, por força do disposto no presente decreto-lei, cabem às autoridades de transportes previstas na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual, e à AMT.

2 — O incumprimento pelo passageiro dos deveres que sobre ele recai, por força do disposto no presente decreto-lei, está sujeito a fiscalização por agentes do operador devidamente identificados e credenciados.

3 — O incumprimento a que se refere o número anterior é lavrado em auto de notícia, segundo modelo a aprovar pela AMT.

CAPÍTULO VII

Regime sancionatório

CAPÍTULO VII

Regime sancionatório

Artigo 35.º

Contraordenações

1 — Constituem contraordenações imputáveis ao operador, ao gestor da estação e ao gestor da infraestrutura, consoante o caso, puníveis com coima de € 2500 a € 12 500:

- a) A violação das obrigações a que se referem os artigos 4.º e 5.º;
- b) O incumprimento das regras aplicáveis a objetos perdidos e armazenagem de bens transportados a que se referem os artigos 12.º e 13.º;
- c) O incumprimento das regras aplicáveis à supressão temporária a que se refere o artigo 15.º;
- d) O incumprimento das regras relativas ao reembolso do título de transporte a que se refere o artigo 16.º;
- e) O incumprimento das regras relativas à indemnização do preço do bilhete a que se refere o artigo 16.º-A;
- f) A recusa de emissão de documento comprovativo de atraso, nos termos do artigo 17.º;
- g) [Revogada];
- h) O incumprimento das obrigações relativas aos títulos de transporte a que se referem os artigos 22.º e 23.º;
- i) A falta de comunicação e aprovação a que se referem os artigos 32.º e 33.º

2 — Constituem contraordenações imputáveis ao operador ou ao gestor da estação, consoante o caso, puníveis com coima de € 2500 a € 12 500, as seguintes infrações ao Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007:

- a) A recusa de transporte de bicicletas, em violação do artigo 5.º do referido Regulamento, nos serviços em que tal seja disponibilizado pelo operador;
- b) O incumprimento do dever de assistência em violação dos artigos 18.º e 23.º do referido Regulamento;
- c) O incumprimento das disposições relativas às queixas dos passageiros em violação do artigo 27.º do referido Regulamento.

3 — Constituem contraordenações imputáveis ao passageiro, puníveis com coima de € 50 a € 250, a violação dos deveres previstos no artigo 6.º, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

4 — O manuseamento dos dispositivos de emergência fora dos casos justificados e a utilização do sinal de alarme fora dos casos de perigo iminente são puníveis com coima de € 200 a € 1000.

5 — A aplicação das contraordenações previstas no presente artigo não prejudica a responsabilidade civil e criminal a que houver lugar.

6 — A tentativa e a negligência são sempre puníveis, sendo os limites máximos e mínimos das coimas reduzidos a metade.

Artigo 36.º

Instrução do processo e aplicação das coimas

1 — A instrução dos processos por contraordenações previstas no presente decreto-lei compete à AMT.

2 — A aplicação das coimas previstas neste decreto-lei é da competência do conselho de administração da AMT.

Artigo 37.º

Produto das coimas

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

- a) 60 % para o Estado;
- b) 10 % para a entidade que levantou o auto;
- c) 30 % para a entidade competente que aplica a coima.

CAPÍTULO VIII

Disposições finais e transitórias

Artigo 38.º

Transportes ocasionais e históricos

Em tudo o que não contrarie o disposto no presente decreto-lei e demais legislação aplicável, os serviços de transporte de passageiros ocasionais e históricos regem-se pelos termos contratualmente definidos.

Artigo 39.º

Regime transitório

Nos serviços de transporte de passageiros regionais e inter-regionais, a primeira fixação e divulgação de preços e respetiva atualização, num período inicial até cinco anos, após a entrada em vigor deste decreto-lei, está sujeita a aprovação expressa do IMT, I. P., sob proposta fundamentada dos operadores que demonstre a observância dos princípios e regras constantes do capítulo III.

Artigo 40.º

Taxas

Pelos atos de aprovação da responsabilidade das autoridades de transportes competentes, previstos no presente decreto-lei, são cobradas taxas, as quais constam da respetiva tabela de taxas.

Artigo 41.º

Norma revogatória

1 — São revogados os artigos 38.º a 45.º e 66.º a 69.º do Regulamento para a Exploração e Polícia dos Caminhos de Ferro, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39 780, de 21 de agosto de 1954.

2 — É, ainda, revogada a tarifa geral de transportes dos caminhos de ferro — parte i, «Passageiros e bagagens», aprovada pela Portaria n.º 403/75, de 30 de junho, na redação dada pelas Portarias n.ºs 170/78, de 29 de março, 526/79, de 29 de setembro, 1116/80, de 31 de dezembro, 1338/82, de 31 de dezembro, 851/83, de 24 de agosto, 309-A/84, de 23 de maio, 31-R/85, de 12 de janeiro, 733-L/86, de 4 de dezembro, e 1080/92, de 24 de novembro.

Artigo 42.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor 30 dias após a sua publicação.

ANEXO IV

(a que se referem os n.ºs 3 e 4 do artigo 12.º)

Republicação do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto

1 — O presente decreto-lei procede à transposição para a ordem jurídica interna da Diretiva 2012/34/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único, na sua redação atual.

2 — O presente decreto-lei estabelece:

- a) As regras aplicáveis em matéria de gestão da infraestrutura ferroviária e de atividades de transporte por caminho-de-ferro das empresas ferroviárias estabelecidas ou que venham a estabelecer-se em território nacional, as quais constam do capítulo II;
- b) As condições de acesso à atividade das empresas de transporte ferroviário, as quais constam do capítulo III;
- c) Os princípios e procedimentos de fixação e cobrança das taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e de repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária, as quais constam do capítulo IV.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1 — Sem prejuízo do disposto nos números seguintes, o presente decreto-lei aplica-se à utilização da infraestrutura ferroviária à disposição das empresas ferroviárias, conforme descrita no diretório da rede, para a prestação de serviços ferroviários de transporte de passageiros e de mercadorias nacionais e internacionais.

2 — O capítulo II não é aplicável às empresas ferroviárias que efetuam apenas serviços de transporte urba-

nos, suburbanos ou regionais em redes locais e regionais autónomas destinadas a serviços de transporte ferroviário ou em redes destinadas exclusivamente a serviços de transporte urbanos ou suburbanos, exceto quando estejam sob o controlo direto ou indireto de uma empresa ou de outra entidade que preste ou integre serviços de transporte ferroviários que não sejam transportes urbanos, suburbanos ou regionais, caso em que estão sujeitas às regras de independência e transparência financeiras previstas nos artigos 4.º, 5.º e 6.º

3 — O capítulo III não é aplicável:

a) Às empresas que efetuem apenas serviços de transporte de passageiros em infraestruturas ferroviárias locais e regionais autónomas;

b) Às empresas que efetuem apenas serviços de transporte de mercadorias em infraestruturas ferroviárias privadas destinadas a ser utilizadas exclusivamente pelo proprietário para as suas próprias operações de transporte de mercadorias.

4 — Os artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 7.º-C, 7.º-D, 8.º e 13.º e o capítulo IV não são aplicáveis às infraestruturas ferroviárias privadas cuja utilização esteja reservada ao proprietário da infraestrutura para as suas próprias atividades de transporte de mercadorias.

5 — Com exceção do disposto nos n.ºs 1 e 4 do artigo 6.º e nos artigos 10.º, 11.º, 12.º e 28.º, o presente decreto-lei não se aplica às empresas cujas atividades se limitem a prestar unicamente serviços de transporte por vaivém de veículos rodoviários por túneis submarinos ou a operações de transporte de veículos rodoviários sob a forma de serviços de vaivém por esses túneis.

6 — Os artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 7.º-C, 7.º-D e 8.º não são aplicáveis às linhas locais de baixo volume de tráfego e de comprimento não superior a 100 km que sejam utilizadas para o transporte de mercadorias entre uma linha principal e os pontos de origem e de destino das mercadorias situados ao longo das referidas linhas, se geridas por entidade diferente do gestor de infraestrutura e:

- a) Que sejam utilizadas por um único operador de carga; ou
- b) Cujas funções essenciais sejam exercidas por um organismo não controlado por empresas ferroviárias.

7 — Os artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 7.º-C, 7.º-D e 8.º e o capítulo IV não são aplicáveis ao operador de carga único, até que um candidato solicite capacidade de infraestrutura para realização de serviços de transporte de mercadorias nas linhas referidas no número anterior.

8 — O disposto no número anterior aplica-se ainda que as linhas referidas no n.º 6 sejam também utilizadas para serviços de transporte de passageiros.

9 — Os artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 7.º-C e 7.º-D não são aplicáveis às redes regionais de baixo volume de tráfego se geridas por entidade diferente do gestor de infraestrutura e utilizadas para serviços regionais de transporte de passageiros por uma única empresa ferroviária independente de outras empresas ferroviárias que efetuem serviços de transporte de mercadorias e que não seja a empresa ferroviária incumbente, até que um candidato solicite capacidade para a realização de serviços de transporte de passageiros na referida rede.

10 — O disposto no número anterior aplica-se ainda que as redes referidas sejam também utilizadas para serviços de transporte de mercadorias.

11 — O serviço de transporte ferroviário de passageiros realizado com fins exclusivamente turísticos ou históricos está excluído do âmbito de aplicação do presente decreto-lei, sem prejuízo do dever de cumprimento, pelos seus veículos, das regras e regulamentos nacionais de segurança especificamente definidos pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), destinados a garantir uma circulação segura, nos termos do disposto no n.º 5 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, na sua redação atual.

12 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, podem ser impostos às empresas ferroviárias requisitos de acesso à atividade e utilizações das infraestruturas ferroviárias excluídas do âmbito de aplicação do presente decreto-lei, por deliberação do IMT, I. P., de acordo com as regras de acesso à atividade, de âmbito nacional ou europeu, aplicáveis.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente decreto-lei, entende-se por:

a) «Acordo-quadro», um acordo juridicamente vinculativo, de direito público ou privado, que estabelece os direitos e as obrigações de um candidato e do gestor de infraestrutura em relação à capacidade de infraestrutura a repartir e às taxas a aplicar num período superior a um período de vigência de um horário de serviço;

b) «Acordo transfronteiriço», um acordo entre dois ou mais Estados-Membros, ou entre Estados-Membros e países terceiros, destinado a facilitar a prestação de serviços ferroviários transfronteiriços;

c) «Alternativa viável», o acesso a outra instalação de serviço economicamente aceitável para a empresa ferroviária, que lhe permita realizar o serviço de transporte de mercadorias ou de passageiros em causa;

d) «Autoridade responsável pela concessão das licenças», o organismo responsável pela concessão das licenças ferroviárias num Estado-membro, nos termos do presente decreto-lei;

e) «Bilhete único», um ou mais bilhetes ou títulos de transporte que representam um contrato de transporte relativo a uma série de serviços ferroviários explorados por uma ou mais empresas ferroviárias, designadamente em serviços públicos integrados de transporte de passageiros, no âmbito de instrumento legal, regulamentar, contratual ou administrativo de uma ou mais autoridades de transportes;

f) «Canal horário», a capacidade de infraestrutura necessária para a circulação de um comboio entre dois pontos em determinado momento;

g) «Candidato», uma empresa ferroviária, um agrupamento internacional de empresas ferroviárias ou quaisquer outras pessoas singulares ou coletivas, nomeadamente alguma das autoridades referidas no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, na sua redação atual, carregadores marítimos, transitários e operadores de transportes combinados, com interesse de serviço público ou comercial em adquirir capacidade de infraestrutura;

h) «Capacidade de infraestrutura», a possibilidade de programar os canais horários solicitados para um elemento da infraestrutura durante um determinado período;

i) «Contrato», um acordo ou, com as necessárias adaptações, um convénio no âmbito de medidas administrativas;

j) «Coordenação», o processo pelo qual o gestor de infraestrutura e os candidatos resolvem as situações de conflito entre vários pedidos de capacidade de infraestrutura;

k) «Desenvolvimento da infraestrutura ferroviária», o planeamento da rede, o planeamento financeiro e de investimento, bem como a construção e a modernização da infraestrutura;

l) «Diretório de rede», a relação pormenorizada das regras gerais, dos prazos, dos procedimentos e dos critérios relativos aos regimes de tarifação e de repartição da capacidade, incluindo todas as informações necessárias para viabilizar os pedidos de capacidade de infraestrutura;

m) «Empresa ferroviária», uma empresa, pública ou privada, detentora de licença, cuja atividade principal consista na prestação de serviços de transporte de mercadorias ou de passageiros por caminho-de-ferro assegurando a tração, incluindo empresas que apenas prestem serviços de tração;

n) «Entidade gestora de sistemas de bilhética», a entidade pública ou privada responsável pela operacionalização dos subsistemas tecnológicos que suportam a venda, gestão, monitorização e controlo da bilhética de um sistema de transportes, no âmbito de instrumento legal, regulamentar, contratual ou administrativo de uma ou mais autoridades de transportes;

o) «Exploração da infraestrutura ferroviária», a reparição dos canais horários, a gestão do tráfego e a tarifação da utilização da infraestrutura;

p) «Feixes de resguardo», os ramais especificadamente destinados ao estacionamento temporário dos veículos ferroviários entre dois serviços;

q) «Funções essenciais», a tomada de decisões, no âmbito da gestão da infraestrutura, a respeito da repartição dos canais horários, incluindo a definição e a avaliação da disponibilidade e a repartição de canais horários individuais, e a tomada de decisões a respeito da tarifação da utilização da infraestrutura, incluindo a determinação e a cobrança das taxas, de acordo com o quadro tarifário e com o quadro de repartição da capacidade estabelecido nos termos dos artigos 29.º e 39.º;

r) «Gestor de infraestrutura», uma entidade ou uma empresa responsável pela exploração, pela manutenção e pela renovação da infraestrutura ferroviária numa rede, bem como pela participação no seu desenvolvimento, de acordo com o estabelecido pelo Estado no quadro da sua política geral de desenvolvimento e financiamento da infraestrutura;

s) «Horário de serviço», o conjunto de dados que definem todos os movimentos programados de comboios e demais material circulante, numa determinada infraestrutura, durante o período de vigência;

t) «Infraestrutura congestionada», um elemento da infraestrutura relativamente ao qual a procura de capacidade de infraestrutura não pode ser integralmente satisfeita durante determinados períodos, mesmo após a coordenação dos vários pedidos de reserva de capacidade;

u) «Infraestrutura ferroviária», o conjunto dos elementos referidos no anexo I ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante;

v) «Instalações de serviço», uma instalação, incluindo o terreno, o edifício e o equipamento, especialmente adap-

tada, no todo ou em parte, para permitir a prestação de um ou de mais serviços previstos nos n.ºs 2 a 4 do anexo II ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante;

w) «Itinerário alternativo», outro itinerário entre a mesma origem e o mesmo destino, podendo a empresa ferroviária substituir um itinerário pelo outro, para efetuar o serviço de transporte de mercadorias ou o serviço de transporte de passageiros em causa;

x) «Licença», a autorização concedida por uma autoridade competente a uma empresa, em que se reconhece a sua capacidade para efetuar serviços de transporte ferroviário como empresa ferroviária, podendo esta capacidade ser limitada à prestação de tipos específicos de serviços de transporte;

y) «Lucro razoável», uma taxa de remuneração dos capitais próprios que tem em conta o risco, nomeadamente para as receitas, ou a ausência de risco, suportado pelo operador da instalação de serviço, e que é consentânea com a taxa média para o setor em causa nos últimos anos;

z) «Manutenção da infraestrutura ferroviária», as obras que se destinam a manter as boas condições e a capacidade da infraestrutura existente;

aa) «Manutenção pesada», os trabalhos que não são realizados regularmente no âmbito das atividades quotidianas e que exigem que o veículo seja retirado do serviço;

bb) «Modernização da infraestrutura ferroviária», as grandes obras de substituição da infraestrutura existente que melhoram o seu desempenho geral;

cc) «Operador da instalação de serviço», a entidade, pública ou privada, responsável pela gestão de uma ou mais instalações de serviço ou pela prestação a empresas ferroviárias de um ou mais serviços previstos nos n.ºs 2 a 4 do anexo II ao presente decreto-lei;

dd) «Órgão de administração», o órgão superior de uma empresa, que exerce funções executivas e administrativas e que é responsável e responde pela gestão diária da empresa;

ee) «Órgão de fiscalização», o órgão de uma empresa que desempenha funções de fiscalização, nomeadamente funções de controlo do conselho de administração, e que toma decisões de natureza estratégica geral para a empresa;

ff) «Parceria público-privada», um acordo vinculativo entre organismos públicos e uma ou mais empresas que não sejam o principal gestor de infraestrutura de um Estado-Membro da União Europeia, nos termos do qual as empresas podem construir ou financiar uma parte ou a totalidade de uma infraestrutura ferroviária e adquirem o direito ao exercício das funções referidas na alínea q) durante um período predefinido, sem prejuízo do disposto previsto no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio;

gg) «Plano de reforço da capacidade», uma medida ou o conjunto de medidas, com um calendário de aplicação, destinadas a atender às limitações de capacidade que tenham levado a que uma secção da infraestrutura tenha sido declarada «infraestrutura congestionada»;

hh) «Rede», o conjunto da infraestrutura ferroviária gerida por um gestor de infraestrutura;

ii) «Renovação da infraestrutura ferroviária», grandes obras de substituição da infraestrutura existente que não alteram o seu desempenho geral;

jj) «Repartição», a afetação da capacidade de uma infraestrutura ferroviária pelo gestor de infraestrutura;

kk) «Serviços públicos integrados de transporte de passageiros», os serviços de transportes interligados no inte-

rior de uma zona geográfica determinada, com serviço de informações, sistema de bilhética e horários integrados;

ll) «Serviços de longo curso» os serviços de transporte destinados a dar resposta às necessidades de âmbito nacional, entre diversas cidades ou aglomerações e de âmbito supra regional;

mm) «Serviços de transporte de passageiros de alta velocidade», os serviços de transporte de passageiros, explorados sem paragens intermédias entre dois lugares separados pelo menos por uma distância superior a 200 km, em linhas especialmente construídas para alta velocidade preparadas para velocidades geralmente iguais ou superiores a 250 km/h, e que circulam, em média, a tais velocidades.

nn) «Serviços internacionais de transporte de mercadorias», os serviços de transporte em que a composição atravessa, pelo menos, uma fronteira de um Estado-Membro, podendo a composição ser aumentada ou diminuída e as diferentes secções que a constituem ter proveniências e destinos diferentes, desde que todos os vagões atravessem, pelo menos, uma fronteira;

oo) «Serviços internacionais de transporte de passageiros», os serviços de transporte de passageiros em que a composição atravessa, pelo menos, uma fronteira de um Estado-Membro e cujo objetivo principal é transportar passageiros entre estações situadas em Estados-Membros diferentes, podendo a composição ser aumentada ou diminuída e as diferentes secções que a constituem ter proveniências e destinos diferentes, desde que todas as carruagens atravessem, pelo menos, uma fronteira;

pp) «Serviços regionais», os serviços de transporte cujo objetivo principal seja dar resposta às necessidades de transporte de uma região, incluindo uma região transfronteiriça;

qq) «Serviços urbanos e suburbanos», os serviços de transporte cujo objetivo principal seja dar resposta às necessidades de um centro urbano ou de uma aglomeração, incluindo uma aglomeração transfronteiriça, bem como às necessidades de transporte entre esse centro ou essa aglomeração e os respetivos subúrbios;

rr) «Sistemas de bilhética», os sistemas de gestão, controlo e informação relativos à venda e utilização de títulos e tarifas de transporte, que constituem suporte e parte integrante de um sistema de transporte e que incluem tanto os suportes informáticos (software e hardware) e plataformas e aplicações informáticas, como os suportes físicos, e cartões de suporte de bilhetes, incluindo também as regras e procedimentos associados e sistemas de fiscalização e monitorização da exploração, gestão financeira e de frota de operadores, no âmbito de instrumento legal, regulamentar, contratual ou administrativo de uma ou mais autoridades de transportes;

ss) «Sistemas e serviços inteligentes de transportes», os sistemas associados às novas tecnologias de informação e comunicação aplicados às infraestruturas, aos veículos, à operação de transportes e à respetiva interação, que constituem suporte e parte integrante de um sistema de transporte, tendo em vista um aumento da mobilidade, melhoria da qualidade, segurança, eficácia e eficiência dos sistemas de transportes;

tt) «Trânsito», a travessia do território da União Europeia, sem embarque nem desembarque de mercadorias ou passageiros.

CAPÍTULO II

Desenvolvimento dos caminhos-de-ferro da União Europeia

SECÇÃO I

Independência de gestão

Artigo 4.º

Independência das empresas ferroviárias

1 — Sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, na sua redação atual, as empresas do setor empresarial do Estado que operam no transporte ferroviário devem estar dotadas de um estatuto autónomo em matéria de gestão, administração e controlo administrativo, económico e contabilístico, que lhes permita ter autonomia administrativa, financeira e patrimonial.

2 — [Revogado].

Artigo 5.º

Gestão das empresas ferroviárias

1 — As empresas ferroviárias regem-se pelo disposto no presente decreto-lei, nos seus estatutos, nas normas reguladoras das sociedades anónimas, nas normas especiais cuja aplicação decorra do objeto da sociedade e, ainda, pelo regime jurídico do setor público empresarial, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, na sua redação atual, quando se tratem de empresas públicas, e estão sujeitas às regras gerais da concorrência, assegurando a prestação de serviços eficazes e adequados ao mais baixo custo em relação à sua qualidade do serviço.

2 — O disposto no número anterior é aplicável às empresas de natureza pública ou privada que, no âmbito da sua atividade, prestem serviços públicos ou de obrigações de serviço público de transporte ferroviário.

3 — As empresas ferroviárias devem incluir, nos seus programas de atividade, os planos de investimento e financiamento, concebidos com o objetivo de assegurar a viabilidade económico-financeira e permitir a racionalidade económica da empresa, bem como indicar os meios para atingir os objetivos fixados.

4 — Sem prejuízo do disposto no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, na sua redação atual, desde que assegurem as orientações estratégicas relativas ao exercício dos planos ou contratos plurianuais, incluindo os planos de investimento e de financiamento, as empresas ferroviárias podem, nomeadamente:

a) Definir a sua organização interna, sem prejuízo do disposto nos artigos 7.º, 29.º e 39.º;

b) Controlar a prestação e a comercialização dos serviços e fixar a respetiva tarifação;

c) Recrutar pessoal, decidir sobre os ativos e as aquisições próprias;

d) Desenvolver a sua quota de mercado, criar novas tecnologias e novos serviços e adotar técnicas de gestão inovadoras.

5 — Aos gestores das empresas ferroviárias do setor empresarial do Estado é aplicável o Estatuto do Gestor Público, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27

de março, na sua redação atual, com as especificidades constantes do presente decreto-lei.

SECÇÃO II

Separação entre a gestão da infraestrutura e a atividade de transporte e entre os diferentes tipos de atividade de transporte

Artigo 6.º

Separação das contas

1 — O gestor de infraestrutura que realize a gestão de outras infraestruturas de transporte garante a separação contabilística da infraestrutura ferroviária, devendo elaborar e registar separadamente as demonstrações e balanços relativos a cada uma das atividades de gestão de infraestruturas.

2 — Não é permitida a transferência de financiamentos públicos entre as atividades de gestão das diferentes infraestruturas de transporte nem entre as atividades de prestação de serviços de transporte e de gestão da infraestrutura ferroviária.

3 — As empresas ferroviárias que realizem serviços de transporte de mercadorias e de passageiros devem elaborar e publicar separadamente as demonstrações de resultados e balanços relativos a cada uma das atividades.

4 — Os financiamentos públicos concedidos às atividades de prestação de serviços públicos de transporte devem ser apresentados separadamente nas respetivas contas, nos termos do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, na sua redação atual, e não podem ser transferidos para atividades de prestação de outros serviços de transporte ou para outras atividades.

5 — O disposto nos n.ºs 3 e 4 aplica-se igualmente às empresas ferroviárias que realizem serviços de transporte de passageiros sujeitos e não sujeitos a obrigações de serviço público.

6 — A contabilidade das áreas de atividade referidas nos números anteriores deve permitir a verificação do cumprimento da proibição de transferir financiamentos públicos concedidos a uma área de atividade e o controlo da utilização das receitas provenientes das taxas de utilização da infraestrutura e dos excedentes de outras atividades comerciais.

Artigo 7.º

Independência do gestor de infraestrutura

1 — O gestor de infraestrutura é responsável pela exploração, manutenção e renovação da rede, cabendo-lhe desenvolver a infraestrutura ferroviária da rede ferroviária nacional, nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio.

2 — O gestor de infraestrutura é uma empresa pública sob a forma de sociedade anónima, juridicamente autónoma das empresas ferroviárias.

3 — O gestor de infraestrutura é responsável pela sua própria gestão, administração e controlo interno, no respeito do quadro de tarifação e de repartição e das regras específicas fixadas Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT).

4 — Os membros dos órgãos de fiscalização e de administração do gestor de infraestrutura, bem como quaisquer gestores que estejam diretamente sob a sua responsabili-

dade, devem atuar de forma não discriminatória e imparcial, não podendo agir em conflito de interesses.

5 — Os membros do conselho de administração executivo do gestor de infraestrutura estão sujeitos ao estatuto do gestor público aprovado pelo Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de março, na sua redação atual, e às obrigações de transparência, independência, isenção, equidade e informação, previstas nos artigos 15.º, 16.º, 21.º, 44.º a 48.º e 51.º do regime jurídico do setor público empresarial, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, na sua redação atual.

6 — A mesma pessoa não pode simultaneamente ser nomeada para ou exercer funções enquanto:

a) Membro do conselho de administração executivo do gestor de infraestrutura e membro do órgão de administração de uma empresa ferroviária;

b) Responsáveis do gestor de infraestrutura por tomar decisões sobre as funções essenciais e membro do órgão de administração de uma empresa ferroviária;

c) Membro do conselho geral e de supervisão, revisor oficial de contas ou pessoa que integre a sociedade de revisores de contas do gestor de infraestrutura e membro do órgão de fiscalização, revisor oficial de contas ou pessoa que integre a sociedade de revisores de contas de uma empresa ferroviária.

7 — O disposto no n.º 1 não prejudica as competências do Estado e da AMT em matéria de desenvolvimento e financiamento da infraestrutura ferroviária da rede ferroviária nacional, bem como de financiamento e tarifação da infraestrutura e de repartição da capacidade, nos termos do disposto no n.º 3 e nos artigos 8.º, 29.º e 39.º

Artigo 7.º-A

Independência das funções essenciais

1 — Sem prejuízo dos limites definidos no n.º 3 do artigo 7.º e nos artigos 29.º e 39.º, o gestor de infraestrutura goza de independência organizativa e decisória no desempenho das funções essenciais.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, o gestor de infraestrutura deve assegurar a inexistência de conflitos de interesses por parte das pessoas responsáveis pelas funções essenciais, nomeadamente em caso de mobilidade.

3 — AAMT deve garantir que as empresas ferroviárias ou quaisquer outras entidades não exercem influência decisiva sobre o gestor de infraestrutura no desempenho das funções essenciais.

Artigo 7.º-B

Imparcialidade do gestor de infraestrutura em matéria de gestão do tráfego e planeamento da manutenção

1 — O gestor de infraestrutura desempenha as funções de gestão do tráfego e de planeamento das operações de manutenção de forma transparente e não discriminatória, devendo assegurar que não há conflito de interesses por parte das pessoas responsáveis por essas funções.

2 — Em caso de perturbações do tráfego, o gestor de infraestrutura deve facultar às empresas ferroviárias que possam vir a ser afetadas todas as informações pertinentes de forma atempada.

3 — Se o gestor de infraestrutura conceder um acesso mais amplo ao processo de gestão do tráfego, deve concedê-

-lo às empresas ferroviárias em causa de forma transparente e não discriminatória.

4 — Sempre que pretenda realizar um planeamento a longo prazo da manutenção ou de renovação da infraestrutura ferroviária, o gestor de infraestrutura deve consultar os candidatos e avaliar as suas opiniões.

Artigo 7.º-C

Externalização e partilha das funções do gestor de infraestrutura

1 — Desde que não dê origem a conflitos de interesse e que a confidencialidade das informações comercialmente sensíveis seja garantida, o gestor de infraestrutura pode proceder:

a) À externalização de funções a uma entidade diversa, desde que seja totalmente independente de uma empresa ferroviária;

b) À externalização da execução de obras e tarefas conexas de desenvolvimento, manutenção e renovação da infraestrutura ferroviária a empresas ferroviárias ou outras empresas que controlem ou sejam controladas por empresas ferroviárias.

2 — Nos casos previstos no número anterior, as entidades que exercem funções essenciais devem respeitar o previsto nos artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B e 7.º-D e o gestor de infraestrutura mantém os poderes de fiscalização quanto ao desempenho das referidas funções.

3 — Não obstante o disposto no n.º 1 do artigo 7.º, as funções de gestão de infraestrutura podem ser exercidas por mais que um gestor de infraestrutura, nomeadamente através de acordos entre o setor público e o setor privado.

4 — Para efeitos do disposto no número anterior, os gestores de infraestrutura devem preencher os requisitos previstos no n.º 2 do artigo 7.º e nos artigos 7.º-A, 7.º-B e 7.º-D, e assumir a responsabilidade pelo exercício das respetivas funções.

5 — O gestor de infraestrutura pode celebrar acordos de cooperação com as empresas ferroviárias, de forma não discriminatória, com o propósito de beneficiar os consumidores, nomeadamente pela redução dos custos ou pela melhoria do desempenho da parte da rede abrangida pelo acordo.

6 — Cabe à AMT fiscalizar a execução dos acordos de cooperação referidos no número anterior, podendo propor a sua revogação ou a sua alteração.

Artigo 7.º-D

Transparência financeira

1 — As receitas provenientes das atividades de gestão da rede de infraestruturas, incluindo os fundos públicos, só podem ser utilizadas pelo gestor de infraestrutura para financiar as suas próprias atividades, nomeadamente para o pagamento dos empréstimos contraídos.

2 — As receitas referidas no número anterior podem ser utilizadas pelo gestor de infraestrutura para pagar dividendos a acionistas, que podem ser privados.

3 — O gestor de infraestrutura e as empresas ferroviárias não podem conceder, direta ou indiretamente, empréstimos entre si.

Artigo 7.º-E

Mecanismos de coordenação

1 — O gestor de infraestrutura é responsável pela sua coordenação com as empresas ferroviárias interessadas e com os candidatos referidos no n.º 3 do artigo 8.º

2 — O gestor de infraestrutura pode convidar as comissões de utentes de serviços de passageiros ou mercadorias e as autoridades de transportes a participar na coordenação referida no número anterior.

3 — A AMT pode participar na qualidade de observador.

4 — A coordenação deve incidir, nomeadamente, sobre:

a) As necessidades dos candidatos em matéria de manutenção e desenvolvimento da capacidade da infraestrutura;

b) O conteúdo dos objetivos e regime de melhoria de desempenho direcionados para os utilizadores incluídos nos contratos a que se refere o artigo 30.º e dos incentivos a que se refere n.º 1 do artigo 30.º, e sua aplicação;

c) O conteúdo e aplicação dos diretórios de rede a que se refere o artigo 27.º;

d) As questões de intermodalidade e de interoperabilidade;

e) Outras questões relacionadas com as condições de acesso e utilização da infraestrutura e com a qualidade dos serviços do gestor de infraestrutura.

5 — É realizada uma reunião de coordenação, pelo menos, uma vez por ano, tendo o gestor de infraestrutura de elaborar e publicar orientações para a coordenação, consultando os interessados.

6 — O gestor de infraestrutura publica, no seu sítio na Internet, um resumo das atividades desenvolvidas nos termos do presente artigo, após consulta aos interessados, realizada duas vezes por ano, acerca do desenvolvimento das matérias previstas no n.º 4.

7 — Não obstante o disposto nos números anteriores, os requerentes podem recorrer à AMT nomeadamente nos termos do disposto no artigo 56.º

Artigo 7.º-F

Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura

1 — O gestor de infraestrutura deve participar e cooperar numa rede constituída pelos outros gestores de infraestrutura da União Europeia, reunindo periodicamente para:

a) Desenvolver a infraestrutura ferroviária da União Europeia;

b) Apoiar a execução atempada e eficiente do espaço ferroviário europeu único;

c) Proceder ao intercâmbio das melhores práticas;

d) Acompanhar e avaliar o desempenho da gestão da infraestrutura, identificando, de forma coerente, os princípios e as práticas comuns do acompanhamento e da avaliação do desempenho;

e) Contribuir para as atividades de acompanhamento do mercado a que se refere o artigo 15.º;

f) Resolver os estrangulamentos transfronteiriços;

g) Debater a aplicação dos artigos 37.º e 40.º

2 — A coordenação referida no número anterior não impede os requerentes de recorrer à AMT, nem prejudica os poderes desta entidade definidos no artigo 56.º

SECÇÃO III

Saneamento financeiro

Artigo 8.º

Financiamento do gestor de infraestrutura

1 — Tendo em conta o disposto nos artigos 93.º, 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), pode ser concedido ao gestor de infraestrutura um financiamento proporcional às funções referidas na alínea *r*) do artigo 3.º, à dimensão da infraestrutura e às necessidades financeiras, designadamente para cobrir novos investimentos, podendo esses financiamentos ser concedidos por meios distintos do financiamento direto pelo Estado, devendo, em qualquer caso, serem cumpridos os requisitos previstos nos n.ºs 4 e 5.

2 — No âmbito da política geral definida pela União Europeia, e tendo em conta o desenvolvimento da infraestrutura e o financiamento referido no número anterior, o gestor de infraestrutura deve adotar um programa de atividades que inclua planos de investimento e de financiamento, devendo esse programa ser concebido de modo a garantir uma utilização, um fornecimento e um desenvolvimento ótimos e eficazes da infraestrutura, sem deixar de assegurar o equilíbrio financeiro e de disponibilizar meios para a prossecução deste objetivo.

3 — O gestor de infraestrutura deve assegurar que os candidatos conhecidos e os potenciais candidatos que o solicitem tenham acesso às informações relevantes e tenham a oportunidade de exprimir a sua opinião sobre o conteúdo do programa de atividades, no que se refere às condições de acesso e utilização e à natureza, ao fornecimento e ao desenvolvimento da infraestrutura, antes da sua aprovação pelo gestor de infraestrutura.

4 — O gestor de infraestrutura deve, em condições normais de atividade e num prazo que não exceda cinco anos, assegurar que o seu balanço e demonstração de resultados apresentem um equilíbrio entre:

a) As receitas provenientes da cobrança das taxas de utilização da infraestrutura, os excedentes provenientes de outras atividades comerciais, as receitas não reembolsáveis provenientes de fontes privadas e o financiamento estatal, publicitado nos termos do Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto, na sua redação atual, e incluindo, se for o caso, adiantamentos; e

b) Os custos incorridos com a construção, o financiamento, a gestão, a manutenção, a conservação e a disponibilização da infraestrutura.

5 — Sem prejuízo do eventual objetivo a longo prazo de cobertura pelo utilizador dos custos de infraestrutura de todos os modos de transporte com base numa concorrência intermodal equitativa e não discriminatória, sempre que o transporte ferroviário esteja em condições de concorrer com outros modos de transporte, no quadro da tarifação prevista nos artigos 31.º e 32.º, a AMT pode exigir que o gestor de infraestrutura equilibre as suas contas sem beneficiar de financiamento público.

Artigo 9.º

Redução da dívida em condições de transparência

1 — Sem prejuízo das regras relativas aos auxílios estatais, e nos termos dos artigos 93.º, 107.º e 108.º do TFUE,

os membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes devem elaborar um plano de saneamento financeiro que inclua a previsão de redução do endividamento das empresas do setor empresarial do Estado para um nível que não entrave e que melhore a sua gestão financeira.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, as empresas ferroviárias inseridas no setor empresarial do Estado podem autonomizar o serviço da dívida transferindo do seu passivo todos os empréstimos contraídos pela empresa, tanto para financiamento de investimentos como para a cobertura dos défices de exploração resultantes da atividade de transporte ferroviário ou da gestão da infraestrutura, até à completa amortização desses empréstimos.

3 — A elaboração do plano de saneamento financeiro inclui a previsão do período temporal necessário à recuperação da situação financeira e, para efeitos do disposto nos n.ºs 1 e 2, devem apenas constar os empréstimos internos ou externos, contraídos pela empresa ferroviária até 15 de março de 2001 e os respetivos juros.

4 — O disposto nos n.ºs 1 e 2 aplica-se apenas às dívidas, e respetivos juros, contraídas pelas empresas ferroviárias públicas ou controladas pelo Estado até à data da abertura do mercado para a totalidade ou parte dos serviços de transporte ferroviário no Estado-Membro em causa e, em qualquer caso, até 15 de março de 2001.

SECÇÃO IV

Acesso à infraestrutura e aos serviços ferroviários

Artigo 10.º

Condições de acesso à infraestrutura ferroviária

1 — As empresas ferroviárias beneficiam do direito de acesso às infraestruturas ferroviárias, em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes, para exploração de serviços de transporte ferroviário de mercadorias.

2 — O direito previsto no número anterior inclui o acesso às infraestruturas de ligação aos portos marítimos e fluviais e a outras instalações de serviço previstas no n.º 2 do anexo II ao presente decreto-lei, bem como às infraestruturas que sirvam ou possam servir mais de um cliente final.

3 — Sem prejuízo do disposto no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, na sua redação atual, as empresas ferroviárias beneficiam do direito de acesso às infraestruturas ferroviárias, em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes, para exploração de serviços de transporte ferroviário de passageiros, podendo embarcar e desembarcar passageiros em qualquer estação.

4 — O direito previsto no número anterior inclui o acesso às infraestruturas de ligação das instalações de serviço referidas nos n.ºs 2 a 4 do anexo II ao presente decreto-lei.

5 — [Revogado].

6 — Durante um serviço internacional de transporte de passageiros, as empresas ferroviárias podem embarcar e desembarcar passageiros em qualquer estação situada ao longo do trajeto internacional, nomeadamente em estações situadas no mesmo Estado-Membro, incluindo esse direito o acesso às infraestruturas de ligação das instalações de serviço previstas no n.º 2 do anexo II ao presente decreto-lei.

Artigo 11.º

Limitação do direito de acesso e do direito de embarcar e desembarcar passageiros

1 — A AMT pode limitar o direito de acesso, previsto no n.º 3 do artigo anterior, para exploração dos serviços de transporte de passageiros entre um determinado local de partida e um determinado local de destino, sempre que os mesmos sejam objeto de um ou vários contratos de serviço público e o exercício desse direito possa comprometer o equilíbrio económico de tais contratos.

2 — Para determinar se o equilíbrio económico de um contrato de serviço público está comprometido, a AMT efetua uma análise económica objetiva, baseada em critérios predefinidos, a pedido das seguintes entidades:

- a) A autoridade de transportes competente que tenha adjudicado o contrato de serviço público;
- b) O IMT, I. P.;
- c) O gestor de infraestrutura;
- d) A empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público.

3 — O IMT, I. P., o gestor de infraestrutura e as empresas ferroviárias que prestam o serviço público devem remeter à AMT as informações de que esta possa razoavelmente necessitar para tomar uma decisão, podendo esta solicitar, se necessário, as informações adicionais pertinentes. e devendo iniciar a consulta a todas as partes relevantes no prazo de um mês a contar da data de receção do pedido de prestação de informações.

4 — A AMT deve iniciar a consultar a todas as partes relevantes no prazo de um mês a contar da data de receção do pedido de prestação de informações referido no número anterior.

5 — A decisão da AMT deve ser fundamentada, podendo ser objeto de reapreciação, no prazo de um mês a contar da data da sua notificação, a pedido de uma das seguintes entidades:

- a) A autoridade ou as autoridades competentes;
- b) O gestor de infraestrutura;
- c) A empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público;
- d) A empresa ferroviária que solicita o acesso.

6 — Se a AMT decidir que há riscos para a manutenção do equilíbrio económico do contrato de serviço público, deve indicar que alterações ao serviço de transporte de passageiros pretendido são necessárias para assegurar o cumprimento das condições para a concessão do direito de acesso previsto no n.º 3 do artigo anterior.

7 — Das decisões da AMT, sobre o referido nos números anteriores, cabe impugnação jurisdicional, nos termos gerais.

8 — Compete à AMT, por meio de regulamento ou instrução, determinar ou concretizar os procedimentos tendentes à avaliação dos pedidos de acesso à infraestrutura e indicar com que documentação devem ser instruídos os referidos pedidos.

Artigo 11.º-A

Acesso e utilização de infraestrutura

1 — Após avaliação dos pedidos de acesso à rede ferroviária nacional, e havendo decisão em sentido favorável, o

gestor de infraestrutura celebra, com o operador de serviços de transporte ferroviário de passageiros, um contrato de acesso e utilização da infraestrutura.

2 — Quando sejam impostas pela AMT condições para a concessão do direito de acesso, nos termos do disposto no n.º 6 do artigo anterior, estas devem constar do contrato referido no número anterior.

3 — Do contrato de acesso e utilização da infraestrutura deve ainda constar:

- a) O regime de exploração dos serviços ferroviários, incluindo troços e estações utilizadas;
- b) O reporte de informação acerca da exploração dos serviços ferroviários, incluindo horários e títulos e tarifas de transporte disponibilizados;
- c) Os parâmetros e regime de qualidade e desempenho do serviço prestado;
- d) As condições gerais de transporte e as cláusulas contratuais gerais, nos termos do Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março, na sua redação atual.

4 — A celebração do contrato de acesso e utilização da infraestrutura e a alteração dos seus termos devem ser comunicadas à AMT, para efeitos de supervisão e fiscalização, designadamente para avaliação permanente das condições referidas no n.º 2.

5 — Caso este incumpra as condições referidas no n.º 2, a AMT pode ordenar ao operador autorizado a aceder ao transporte ferroviário de passageiros que corrija o seu comportamento, sob pena de abertura de procedimento contraordenacional, podendo ainda, caso as falhas não sejam supridas, determinar a cessação dos efeitos do contrato referido nos números anteriores.

Artigo 11.º-B

Serviços de transporte de passageiros de alta velocidade

O exercício do direito de acesso previsto no artigo 10.º para exploração de serviços de transporte de passageiros de alta velocidade só pode ser limitado pela AMT nos termos do artigo 11.º, podendo as alterações previstas no n.º 6 do referido artigo consistir numa modificação do serviço previsto.

Artigo 12.º

Taxas aplicáveis às empresas ferroviárias que prestam serviços de passageiros

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 2 do artigo anterior, a AMT pode autorizar, nas condições fixadas no presente artigo, a autoridade responsável pelos serviços de transporte ferroviário de passageiros a cobrar às empresas ferroviárias que asseguram serviços de passageiros uma taxa aplicável à exploração de ligações da competência dessa autoridade, efetuadas entre duas estações desse Estado-Membro.

2 — No caso referido do número anterior, as empresas ferroviárias que asseguram serviços de transporte nacional ou internacional de passageiros estão sujeitas ao pagamento da mesma taxa pela exploração das ligações da competência dessa autoridade.

3 — A taxa referida no n.º 1 destina-se a compensar a autoridade pelas obrigações de serviço público no contexto de contratos de serviço público adjudicados nos termos do direito da União Europeia, não podendo o produto resultante da aplicação dessa taxa, pago a título de com-

penção, exceder o necessário para cobrir a totalidade ou parte das despesas incorridas devido ao cumprimento das obrigações de serviço público relevantes, tendo em consideração os recibos pertinentes e um lucro razoável pelo cumprimento dessas obrigações.

4 — A taxa referida no n.º 1 deve ser conforme com o direito da União Europeia e respeitar, em particular, os princípios da equidade, da transparência, da não discriminação e da proporcionalidade, em especial entre o preço médio do serviço prestado ao passageiro e o nível da taxa, não devendo a totalidade das taxas aplicadas nos termos do presente artigo colocar em risco a viabilidade económica do serviço de transporte ferroviário de passageiros relativamente ao qual as taxas são cobradas.

5 — A AMT deve conservar as informações necessárias para assegurar a possibilidade de rastrear a origem das taxas e a sua utilização e comunica essas informações à Comissão Europeia.

Artigo 13.º

Condições de acesso aos serviços

1 — Os gestores de infraestrutura fornecem a todas as empresas ferroviárias, de modo não discriminatório, o pacote mínimo de acesso previsto no n.º 1 do anexo II ao presente decreto-lei.

2 — Os operadores de instalações de serviço fornecem acesso, incluindo vias de acesso, de modo não discriminatório, às instalações referidas no n.º 2 do anexo II ao presente decreto-lei e aos serviços prestados nessas instalações, a todas as empresas ferroviárias.

3 — A fim de garantir a plena transparência e a não discriminação do acesso às instalações de serviço previstas nas alíneas *a)*, *b)*, *c)*, *d)*, *g)* e *i)* do n.º 2 do anexo II ao presente decreto-lei, e a prestação de serviços nessas instalações, se o operador de uma instalação de serviço estiver sob o controlo direto ou indireto de uma entidade ou de uma empresa que também exerçam atividade e detenham uma posição dominante nos mercados de serviços de transporte ferroviário nacionais para os quais a instalação é utilizada, os operadores dessas instalações de serviço devem estar organizados de modo a ser independentes dessa entidade ou empresa no plano organizativo e decisório, não exigindo essa independência a criação de uma entidade jurídica distinta para as instalações de serviço e pode ser assegurada mediante a organização de divisões distintas dentro de uma entidade jurídica única.

4 — Para todas as instalações de serviço previstas no n.º 2 do anexo II ao presente decreto-lei, o operador e essa entidade ou empresa devem ter contas separadas, nomeadamente balanços e demonstrações de resultados separados.

5 — No caso de a exploração da instalação de serviço ser assegurada por um gestor de infraestrutura ou se o operador da instalação de serviço estiver sob o controlo direto ou indireto de um gestor de infraestrutura, a conformidade com os requisitos previstos nos n.ºs 3 e 4 considera-se demonstrada pelo cumprimento dos requisitos estabelecidos no artigo 7.º

6 — Os pedidos de acesso à instalação de serviço prevista no n.º 2 do anexo II ao presente decreto-lei e de prestação de serviços nessa instalação, apresentados pelas empresas ferroviárias, devem obter resposta no prazo de 15 dias úteis, só podendo tais pedidos ser indeferidos se existirem alternativas viáveis que permitam a realização do

serviço de transporte de mercadorias ou de passageiros em causa, no mesmo itinerário ou em itinerários alternativos, em condições economicamente aceitáveis.

7 — O disposto no número anterior não deve obrigar o operador da instalação de serviço a fazer investimentos em recursos ou instalações para atender todos os pedidos das empresas ferroviárias.

8 — Caso os pedidos apresentados pelas empresas ferroviárias digam respeito ao acesso a instalações de serviço ou à prestação de serviços em instalações de serviço geridas por um operador de instalações de serviço previsto no n.º 3, o operador da instalação de serviço deve justificar por escrito as suas eventuais decisões de indeferimento e indicar alternativas viáveis noutras instalações.

9 — Em caso de conflito entre os diferentes pedidos, o operador da instalação de serviço previsto no n.º 2 do anexo II ao presente decreto-lei, deve procurar satisfazer todos os pedidos, tanto quanto possível.

10 — No caso de não haver uma alternativa viável e não seja possível atender todos os pedidos de capacidade formulados para a instalação em causa com base nas necessidades comprovadas, o candidato pode apresentar uma reclamação à AMT, que deve analisar o caso e, se necessário, adotar medidas para assegurar que uma parte adequada da capacidade é concedida a esse candidato.

11 — Caso uma instalação de serviço prevista no n.º 2 do anexo II ao presente decreto-lei, tenha estado inativa durante, pelo menos, dois anos consecutivos e tenha havido empresas ferroviárias que tenham manifestado, junto do operador da instalação, interesse em obter acesso a essa instalação com base em necessidades comprovadas, o seu proprietário deve anunciar publicamente a disponibilidade de arrendamento da sua exploração como instalação de serviço ferroviário, na totalidade ou em parte, a menos que o operador dessa instalação de serviço demonstre que está em curso um processo de reconversão que impede a sua utilização por qualquer empresa ferroviária.

12 — Caso o operador da instalação de serviço preste um dos serviços previstos no n.º 3 do anexo II ao presente decreto-lei, sob a designação de serviços adicionais, deve prestá-lo às empresas ferroviárias que o solicitem, de modo não discriminatório.

13 — As empresas ferroviárias podem requerer ao gestor de infraestrutura ou a outros operadores da instalação de serviço, enquanto serviços auxiliares, outros serviços referidos no n.º 4 do anexo II ao presente decreto-lei, não sendo o operador da instalação de serviço obrigado a prestar esses serviços, sendo que, caso os preste a terceiros, deve fazê-lo às empresas ferroviárias que o solicitem, de modo não discriminatório.

Artigo 13.º-A

Sistemas comuns de informação e de bilhética única

1 — Sem prejuízo do disposto no Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, incumbe ao IMT, I. P., coordenar a implementação de sistemas comuns de informação e bilhética integrada para a venda de bilhetes, de bilhetes únicos e de reservas, nos termos da Lei n.º 32/2013, de 10 de maio, e tendo em conta o disposto nos números seguintes.

2 — A implementação de sistemas de transportes inteligentes e de um sistema comum de informação e bilhética e o estabelecimento das regras gerais associadas devem ter em conta as atribuições das autoridades

de transportes quanto à definição e implementação de sistemas de bilhética e tarifários e as regras especiais relativas aos serviços de transportes sob sua jurisdição, designadamente em serviços públicos integrados de transporte de passageiros.

3 — Os sistemas de informação e bilhética podem ser geridos por entidades gestoras de sistemas de bilhética, de âmbito público ou privado, ou por operadores de transportes, devendo as regras gerais e específicas associadas ser aprovadas pela autoridade de transportes competente.

4 — Compete à AMT verificar que os sistemas de informação e bilhética não provocam distorções da concorrência nem discriminação entre as empresas ferroviárias.

SECÇÃO V

Acordos transfronteiriços

Artigo 14.º

Princípios gerais aplicáveis aos acordos transfronteiriços

1 — O disposto nos acordos transfronteiriços deve assegurar a não discriminação entre as empresas ferroviárias, nem a restrição do direito que assiste às empresas ferroviárias a operar serviços transfronteiriços.

2 — A negociação ou a celebração de acordos transfronteiriços, novos ou revistos, devem ser notificados à Comissão Europeia.

SECÇÃO VI

Acompanhamento pela Comissão Europeia

Artigo 15.º

Âmbito do acompanhamento

Para efeitos do acompanhamento do mercado do transporte ferroviário, a AMT e o IMT, I. P., informam a Comissão Europeia relativamente às obrigações de informações que incumbem aos Estados-Membros no âmbito do acompanhamento do mercado ferroviário.

CAPÍTULO III

Acesso à atividade de transporte ferroviário

SECÇÃO I

Licenciamento das empresas ferroviárias

Artigo 16.º

Autoridade responsável pela emissão de licenças

1 — A entidade nacional competente para a emissão de licenças para a prestação de serviços ferroviários é o IMT, I. P.

2 — A informação necessária à aferição do cumprimento dos requisitos de idoneidade, capacidade financeira e competência profissional para efeitos da emissão das licenças referida no número anterior é obrigatoriamente partilhada com a AMT, designadamente para avaliação das condições de acesso à infraestrutura.

SECÇÃO II

Condições de obtenção das licenças

Artigo 17.º

Requisitos gerais

1 — As empresas estabelecidas em território nacional podem requerer uma licença de acesso à prestação de serviços de transporte ferroviário.

2 — A obtenção de licença depende do cumprimento dos requisitos previstos no presente capítulo e, em geral, da observância das normas legais e regulamentares aplicáveis.

3 — Só é permitida a prestação de serviços de transporte ferroviário aos titulares de licença válida adequada ao serviço a prestar.

4 — As licenças de prestação de serviços de transporte ferroviário são emitidas por tipo e pelo prazo previsto no n.º 3 do artigo 23.º

5 — Existem dois tipos de licença:

a) Licença de serviço de transporte ferroviário de passageiros;

b) Licença de serviço de transporte ferroviário de mercadorias.

6 — [Revogado].

Artigo 18.º

Requisitos de emissão da licença

1 — A licença é concedida a empresas que preencham os requisitos de idoneidade, de capacidade financeira e de competência profissional, que disponham de cobertura da sua responsabilidade civil por um contrato de seguro, nos termos do presente capítulo.

2 — As empresas devem apresentar todos os elementos necessários à demonstração do preenchimento dos requisitos para a concessão de licença.

3 — As empresas podem solicitar a dispensa de apresentação de elementos instrutórios que se encontrem já detidos pelo IMT, I. P., ou por outros serviços ou organismos da Administração Pública, nos termos do artigo 28.º-A do Decreto-Lei n.º 135/99, de 22 de abril, na sua redação atual.

4 — A titularidade de licença válida é condição necessária, embora não suficiente, de obtenção de acesso à infraestrutura.

Artigo 19.º

Requisito de idoneidade

1 — O requisito de idoneidade deve ser preenchido pelas empresas e pelas pessoas responsáveis pela sua gestão, nomeadamente administradores, diretores e gerentes.

2 — Para efeitos do disposto no presente decreto-lei, não são consideradas idóneas:

a) As pessoas que tenham sido declaradas, por sentença transitada em julgado, falidas ou responsáveis pela falência de empresas cujo domínio hajam assegurado ou de que tenham sido administradoras, diretoras ou gerentes;

b) As pessoas que tenham desempenhado as funções referidas na alínea anterior em empresas cuja falência haja sido suspensa ou evitada por concordata, reconstituição empresarial, reestruturação financeira ou meio equivalente, nos dois anos anteriores à apresentação do pedido de licença;

c) As empresas cuja falência haja sido suspensa ou evitada por concordata, reconstituição empresarial, reestruturação financeira ou meio equivalente, nos cinco anos anteriores à apresentação do pedido de licença;

d) As pessoas que tenham sido, por sentença transitada em julgado, condenadas por crime de abuso de confiança, burla, burla qualificada, burla de seguros, atentado à segurança de transporte por ar, água ou caminho-de-ferro, infidelidade, insolvência ou favorecimento de credores;

e) As pessoas ou empresas condenadas, por decisão definitiva ou sentença transitada em julgado, pela prática de contraordenação de reconhecida gravidade respeitante à atividade ferroviária, no ano anterior ao pedido de licença;

f) As pessoas ou empresas condenadas, por decisão definitiva ou sentença transitada em julgado, em matéria laboral, pela prática de contraordenação muito grave, nos dois anos anteriores ao pedido de licença;

g) As pessoas ou empresas condenadas por infração de legislação aduaneira, por decisão definitiva ou sentença transitada em julgado, nos cinco anos anteriores à apresentação do pedido de licença, quando as mesmas pretendam efetuar transportes de mercadorias transfronteiriços sujeitos àquela legislação.

h) As pessoas ou empresas condenadas, por decisão definitiva ou sentença transitada em julgado, por infração grave a obrigações decorrentes de convenções coletivas de trabalho vinculativas.

Artigo 20.º

Requisito da capacidade financeira

1 — O requisito da capacidade financeira considera-se preenchido se as empresas que solicitem uma licença puderem provar que estão em condições de cumprir as suas obrigações efetivas e potenciais, definidas segundo previsões realistas, por um período de 12 meses.

2 — O IMT, I. P., deve verificar a capacidade financeira das empresas ferroviárias, especialmente através das contas anuais, ou, no caso de empresas que solicitem uma licença e que não possam apresentar contas anuais, de um balanço financeiro, sendo que as empresas que solicitem uma licença devem apresentar, pelo menos, as informações previstas no anexo III ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

3 — O IMT, I. P., não pode considerar que uma empresa que solicite uma licença apresenta a capacidade financeira requerida, caso existam atrasos consideráveis ou recorrentes nos pagamentos de impostos ou de contribuições para a segurança social decorrentes da atividade da empresa.

4 — O IMT, I. P., pode exigir à empresa que solicita uma licença a apresentação de um relatório de auditoria e de documentos adequados elaborados por um banco, por uma caixa de poupança pública, por um revisor oficial de contas ou por um auditor, devendo esses documentos incluir as informações previstas no anexo III ao presente decreto-lei.

Artigo 21.º

Requisitos de competência profissional

1 — Os requisitos de competência profissional consideram-se preenchidos se as empresas que solicitem uma licença puderem provar que dispõem ou virão a dispor de uma organização de gestão dotada dos conhecimentos

ou da experiência necessários para exercer um controlo de exploração e uma supervisão seguros e eficazes no que se refere ao tipo de operações especificadas na licença, nomeadamente quanto:

a) Às condições técnicas e operacionais do serviço ferroviário;

b) Às condições de segurança respeitantes ao pessoal, ao material circulante e à organização interna da empresa;

c) À proteção aos utilizadores, bem como às condições de saúde, segurança e outros direitos sociais dos trabalhadores e dos utilizadores.

2 — Quando a empresa não tenha ainda iniciado a atividade, deve demonstrar que tem condições de vir a dispor de uma organização de gestão nos termos previstos no número anterior.

Artigo 22.º

Requisitos do seguro de responsabilidade civil

1 — Sem prejuízo das regras da União Europeia sobre auxílios estatais, nos termos dos artigos 93.º, 107.º e 108.º do TFUE, os riscos decorrentes da atividade das empresas de transporte ferroviário e, nomeadamente, os relacionados com acidentes que causem danos aos passageiros, à infraestrutura, à bagagem, à carga, ao correio e a terceiros, devem ser cobertos por um seguro de responsabilidade civil.

2 — O capital obrigatoriamente seguro não pode, em qualquer caso, ser inferior a € 10 000 000, sendo as demais condições, incluindo as relativas à atualização dos capitais seguros, fixadas por portaria dos membros do Governo responsáveis pela área das finanças e dos transportes, a emitir no prazo de 30 dias, a contar da data da entrada em vigor do presente decreto-lei.

3 — O conselho diretivo do IMT, I. P., pode fixar, por deliberação, outros montantes para riscos específicos da atividade do transporte ferroviário.

4 — Os montantes referidos no n.º 2 devem ser revistos de cinco em cinco anos, tendo como referência os índices harmonizados de preços no consumidor.

5 — Os requerentes devem apresentar uma minuta da apólice a subscrever, de cujo teor resulte ser inequívoco o cumprimento do disposto no n.º 2, bem como a adequação entre o âmbito geográfico da apólice e aquele em que se desenvolve a atividade.

SECÇÃO III

Validade das licenças

Artigo 23.º

Âmbito e período de validade

1 — As licenças emitidas pelo IMT, I. P., permitem a prestação de serviços de transporte ferroviário em todo o território da União Europeia.

2 — As licenças emitidas pelas autoridades competentes de outros Estados-Membros são válidas em território nacional.

3 — A licença é emitida por um prazo máximo de cinco anos, renovável.

4 — A renovação da licença depende da verificação do cumprimento dos mesmos requisitos necessários à sua emissão.

5 — Devem ser comunicadas pelas empresas, ao IMT, I. P., todas as alterações que possam afetar o cumprimento dos requisitos exigidos, no prazo de cinco dias úteis, a contar da data de verificação da alteração.

6 — A licença caduca:

- a) Nos prazos e termos nela fixados;
- b) Se o requerente a ela renunciar;
- c) Se a empresa for dissolvida.

7 — [Revogado].

Artigo 24.º

Licenças temporárias, aprovação, suspensão e revogação

1 — Os requisitos de acesso à atividade são de verificação permanente, devendo as empresas demonstrar o seu cumprimento, sempre que lhes seja solicitado.

2 — Quando o IMT, I. P., considerar que existem dúvidas quanto ao cumprimento dos requisitos de idoneidade, de capacidade financeira ou de competência profissional, por uma empresa de transporte ferroviário à qual tenha sido concedida uma licença por outro Estado-Membro, ou que, quanto à mesma, ocorra qualquer outra das circunstâncias previstas no n.º 4 transmite essas dúvidas à entidade emitente.

3 — Quando uma licença for suspensa ou revogada devido à falta superveniente do requisito relativo à capacidade financeira, o IMT, I. P., pode emitir uma licença temporária, por prazo não superior a seis meses.

4 — A licença pode ser revogada com fundamento em algum dos seguintes factos:

- a) Obtenção da licença por meio de falsas declarações ou outros expedientes ilícitos, independentemente das sanções penais que no caso caibam;
- b) A empresa cuja falência tenha sido suspensa ou evitada por concordata, reconstituição empresarial, reestruturação financeira ou meio equivalente, sem que se preveja de modo realista a recuperação financeira no prazo de um ano;
- c) Alterações à constituição da empresa, nomeadamente a fusão ou a aquisição, que coloquem em risco a segurança do transporte ferroviário;
- d) Incumprimento superveniente de qualquer um dos requisitos previstos nos artigos 7.º a 10.º;
- e) Incumprimento da obrigação de apresentação dos documentos comprovativos ao requisito da capacidade financeira;
- f) Modificação não autorizada da cobertura do seguro de responsabilidade civil;
- g) Inobservância das condições de segurança expressas na admissão técnica do material circulante;
- h) Verificação de falhas graves ou reiteradas no desempenho do material circulante ou de equipamentos relevantes para a segurança, imputáveis às operações de manutenção;
- i) Violação da obrigação de informar;
- j) Oposição ao exercício da fiscalização;
- k) Cessação das atividades da empresa por período superior a seis meses;
- l) Inatividade durante os seis meses subsequentes à emissão da licença e sem pedido de prorrogação do prazo ao IMT, I. P.;
- m) Desrespeito pela empresa dos acordos aplicáveis ao transporte internacional ferroviário que vinculem o Estado Português ou das normas legais nacionais aplicáveis, designadamente as relativas a obrigações aduaneiras e fiscais.

5 — Sempre que a ocorrência de uma das situações previstas no número anterior não seja suficientemente grave

para determinar a revogação da licença, pode o IMT, I. P., decidir a respetiva suspensão.

6 — O ato de suspensão da licença fixa a sua duração e os restantes pressupostos da cessação.

7 — Uma licença pode ser revogada ou suspensa parcialmente, quando as causas que justificam a revogação ou a suspensão se verificarem apenas relativamente a parte das atividades de prestação de serviços de transporte ferroviário para que a empresa está licenciada.

8 — Quando ocorram eventos respeitantes à empresa que tenham impacto no conteúdo da licença, sem constituírem fundamento de revogação ou suspensão, pode a licença ser alterada, de modo a refletir essas alterações, não podendo resultar diminuição do nível de cumprimento dos requisitos.

9 — Sem prejuízo dos casos comprovadamente urgentes, os atos de suspensão ou revogação de licenças estão sujeitos à tramitação prevista no Código de Procedimento Administrativo.

10 — A emissão, a suspensão, a alteração ou a revogação de uma licença deve ser comunicada imediatamente à Agência Ferroviária Europeia.

Artigo 25.º

Procedimento para a emissão das licenças

1 — Sem prejuízo do disposto no Regulamento de Execução (UE) 2015/171, da Comissão, de 4 de fevereiro de 2015, e no presente capítulo, compete ao IMT, I. P., por meio de regulamento ou de instrução, estabelecer os procedimentos para a obtenção de licença e as metodologias a adotar na avaliação do cumprimento dos requisitos previstos nos artigos 17.º a 22.º

2 — A licença pode ser recusada, sempre que:

- a) O pedido esteja incompleto após o prazo concedido para suprir a deficiência;
- b) A instrução do pedido encontre de inexactidões ou falsidade;
- c) Não se verifique o preenchimento de qualquer dos requisitos.

3 — A decisão de recusa deve ser fundamentada e dela cabe impugnação administrativa ou impugnação jurisdicional, nos termos gerais.

4 — A receção e a análise do pedido e a emissão de licenças estão sujeitas a taxas, cujo montante e forma de pagamento é definido por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.

CAPÍTULO IV

Aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e repartição da capacidade da infraestrutura

SECÇÃO I

Princípios gerais

Artigo 26.º

Utilização eficaz da capacidade da infraestrutura

A AMT deve assegurar que os regimes de tarifação e de repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária respeitem os princípios previstos no presente decreto-lei,

permitindo ao gestor de infraestrutura comercializar a capacidade disponível da infraestrutura, bem como a sua utilização de modo eficiente e eficaz.

Artigo 27.º

Diretórios de rede

1 — Após consulta às partes interessadas, o gestor de infraestrutura deve elaborar e publicar os diretórios de rede, sujeitos a validação da AMT, que podem ser obtidos contra o pagamento de uma taxa não superior ao seu custo de publicação.

2 — Os diretórios de rede devem ser publicados, pelo menos, em duas línguas oficiais da União Europeia, devendo o seu conteúdo ser disponibilizado gratuitamente, em formato eletrónico, no sítio na Internet do gestor de infraestrutura, e deve ser acessível através de um sítio na Internet comum, criado pelos gestores de infraestrutura no âmbito da sua cooperação, nos termos dos artigos 37.º e 40.º

3 — Os diretórios de rede devem enunciar as características da infraestrutura à disposição das empresas ferroviárias e conter informações que precisem as condições de acesso à infraestrutura ferroviária e às instalações de serviço em causa.

4 — Os diretórios de rede devem, também, estabelecer as condições de acesso às instalações de serviço ligadas à rede do gestor de infraestrutura e as condições de prestação de serviços nessas instalações, ou indicar um sítio na Internet em que essas informações sejam disponibilizadas gratuitamente, em formato eletrónico.

5 — Os diretórios de rede devem ser atualizados e, se necessário, alterados.

6 — Os diretórios de rede devem ser publicados, o mais tardar, quatro meses antes do termo do prazo de apresentação dos pedidos de capacidade de infraestrutura.

7 — O conteúdo dos diretórios de rede consta do anexo IV ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

Artigo 28.º

Acordos entre empresas ferroviárias e gestores de infraestrutura

As empresas ferroviárias que efetuem serviços de transporte ferroviário devem celebrar com o gestor de infraestrutura ferroviária utilizada os acordos de direito público ou privado necessários, devendo as condições que regulam esses acordos ser não discriminatórias e transparentes, nos termos do presente decreto-lei.

SECÇÃO II

Taxas de utilização da infraestrutura e de serviço

Artigo 29.º

Fixação, determinação e cobrança de taxas

1 — O gestor de infraestrutura deve definir um quadro para a tarifação que respeite a independência de gestão prevista no artigo 4.º

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, devem também ser fixadas regras de tarifação específicas.

3 — O gestor de infraestrutura deve assegurar que os diretórios de rede contêm o quadro e as regras de tarifação

ou indiquem um sítio na Internet onde o quadro e as regras de tarifação se encontrem publicados.

4 — O gestor de infraestrutura deve fixar e cobrar as taxas de utilização da infraestrutura de acordo com o quadro e as regras de tarifação estabelecidos.

5 — Exceto quando forem adotadas disposições específicas ao abrigo do n.º 3 do artigo 32.º, o gestor de infraestrutura deve garantir que os princípios respeitantes ao regime de tarifação são aplicados em toda a rede.

6 — O gestor de infraestrutura assegura que as empresas que prestem serviços equivalentes num segmento análogo de mercado pagam tarifas equivalentes e não discriminatórias e que as taxas efetivamente aplicadas observam o disposto nas regras definidas nos diretórios de rede.

7 — O gestor de infraestrutura está obrigado a respeitar o sigilo comercial das informações que lhe foram prestadas pelos candidatos.

Artigo 30.º

Custos e contabilidade da infraestrutura

1 — Tendo em conta as exigências de segurança e a preservação e a melhoria da qualidade de serviço da infraestrutura, o gestor de infraestrutura deve ser encorajado, através de incentivos, a reduzir os custos de fornecimento da infraestrutura e o nível das taxas de acesso.

2 — Sem prejuízo da competência do gestor de infraestrutura quanto ao planeamento e financiamento da infraestrutura ferroviária, bem como do princípio da anualidade orçamental, quando for o caso, deve ser celebrado entre o IMT, I. P., e o gestor de infraestrutura um contrato que satisfaça os princípios e os parâmetros básicos constantes do anexo V ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, válido por um período não inferior a cinco anos.

3 — Cabe ao Estado definir as regras de atribuição dos incentivos previstos no n.º 1, através do contrato previsto no n.º 2, de medidas regulamentares ou da combinação de incentivos destinados a reduzir os custos no contrato e o nível das taxas através de medidas regulamentares.

4 — Caso o Estado aplique os incentivos previstos no n.º 1 através de medidas regulamentares, deve fazê-lo com base numa análise das reduções de custos exequíveis, sem prejuízo da competência da AMT para rever as taxas previstas no artigo 56.º

5 — Os termos do contrato previsto no n.º 2 e a estrutura dos pagamentos destinados a assegurar um financiamento ao gestor de infraestrutura devem ser previamente acordados para abranger todo o período contratual.

6 — Os candidatos e, se o solicitarem, os potenciais candidatos, devem ser informados pelos intervenientes no contrato referido no n.º 2 para se pronunciarem sobre o conteúdo do mesmo, antes da sua assinatura, devendo esse contrato ser publicado no prazo de 30 dias, a contar da data da sua assinatura.

7 — O gestor de infraestrutura deve:

a) Assegurar a coerência entre as disposições do contrato e o programa de atividade;

b) Elaborar e manter atualizado um registo dos seus ativos e dos ativos cuja gestão é da sua responsabilidade, utilizado para avaliar o financiamento necessário para reparar ou substituir, devendo o registo ser acompanhado de elementos detalhados sobre as despesas com a renovação e modernização da infraestrutura;

c) Definir um método de imputação de custos às diferentes categorias de serviços oferecidos às empresas

ferroviárias, sujeito a aprovação prévia da autoridade competente, devendo ser adaptado periodicamente com base nas melhores práticas internacionais.

Artigo 31.º

Princípios de tarifação

1 — As taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e das instalações de serviço são pagas ao gestor de infraestrutura e ao operador da instalação de serviço, respetivamente, e utilizadas no financiamento da sua atividade.

2 — O gestor de infraestrutura e os operadores das instalações de serviço devem:

a) Fornecer à AMT todas as informações necessárias sobre as taxas aplicadas, para que a AMT desempenhe as funções que lhe são cometidas no artigo 56.º;

b) Demonstrar às empresas ferroviárias que as taxas de utilização da infraestrutura e de serviço efetivamente faturadas à empresa ferroviária, por força do disposto nos artigos 30.º a 37.º, respeitam a metodologia, as regras e, sendo o caso, as escalas previstas nos diretórios de rede.

3 — Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 4 e 5 e no artigo seguinte, as taxas de utilização do pacote mínimo de acesso e do acesso às infraestruturas que ligam instalações de serviço devem corresponder ao custo diretamente imputável à exploração do serviço ferroviário.

4 — As taxas de utilização da infraestrutura prevista no número anterior podem incluir uma componente que reflita a escassez de capacidade da secção identificável da infraestrutura durante os períodos de congestionamento.

5 — As taxas de utilização da infraestrutura prevista no n.º 3 podem ser alteradas para atender ao custo dos efeitos ambientais provocados pela exploração da composição, devendo toda a alteração deste tipo ser diferenciada em função da amplitude do efeito causado.

6 — Para ter em conta o custo dos efeitos do ruído, as alterações das taxas de utilização da infraestrutura devem apoiar a modernização dos vagões, a fim de os equipar com a tecnologia de frenagem silenciosa mais rentável disponível no mercado.

7 — Caso a tarifação dos custos ambientais implique um aumento do montante global das receitas pelo gestor de infraestrutura, este só é permitido se essa tarifação for aplicada ao transporte rodoviário de mercadorias nos termos do direito da União Europeia.

8 — Se da tarifação dos custos ambientais resultar um aumento da receita, a AMT decide da afetação das receitas suplementares.

9 — A AMT assegura a conservação das informações necessárias e a possibilidade de rastrear a origem da tarifação dos custos ambientais e a sua aplicação, bem como comunica essas informações à Comissão Europeia, sempre que, para o efeito, seja solicitada.

10 — Para evitar flutuações desproporcionadas indesejáveis, as taxas referidas nos n.ºs 3 a 5 podem ser niveladas por um valor médio, calculado com base num leque razoável de serviços ferroviários e de tempos, devendo a importância relativa da taxa de utilização da infraestrutura estar relacionada com os custos imputáveis aos serviços.

11 — A taxa devida pelo acesso às vias nas instalações de serviço previstas no n.º 2 do anexo II ao presente decreto-lei, e pela prestação de serviços nessas instalações não pode ser superior ao custo da sua prestação, acrescido de um lucro razoável.

12 — Caso os serviços previstos nos n.ºs 3 e 4 do anexo II ao presente decreto-lei, sob a designação de serviços adicionais e auxiliares, sejam oferecidos por um único prestador, a taxa cobrada pelo serviço não pode exceder o custo da sua prestação, acrescido de um lucro razoável.

13 — Podem ser aplicadas taxas pela utilização de capacidade para a manutenção da infraestrutura, não devendo essas taxas exceder a perda líquida de receitas suportada pelo gestor de infraestrutura devido às operações de manutenção.

14 — O operador de uma instalação que preste os serviços previstos nos n.ºs 2 a 4 do anexo II ao presente decreto-lei, deve fornecer ao gestor de infraestrutura as informações relativas às taxas a incluir nos diretórios de rede, ou indicar um sítio na Internet em que essas informações são disponibilizadas, gratuitamente, em formato eletrónico, nos termos do artigo 27.º

Artigo 32.º

Exceções aos princípios de tarifação

1 — Caso as condições de mercado o permitam, para proceder à plena recuperação dos custos do gestor de infraestrutura, podem ser aplicadas sobretaxas adicionais respeitando os princípios da eficácia, transparência e não discriminação, garantindo ao mesmo tempo a maior competitividade possível nos segmentos do mercado ferroviário, devendo o regime de tarifação respeitar os aumentos de produção alcançados pelas empresas ferroviárias.

2 — Não obstante o disposto no número anterior, o nível das taxas não deve excluir a utilização da infraestrutura por segmentos de mercado que possam pagar, pelo menos, os custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário, acrescidos de uma taxa de rentabilidade suportável pelo mercado.

3 — O gestor de infraestrutura deve, antes de aprovar a aplicação das sobretaxas referidas no n.º 1, avaliar a sua pertinência para segmentos de mercado específicos, analisando, pelo menos, os pares previstos no n.º 1 do anexo VI ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, adotando os que forem pertinentes.

4 — A lista de segmentos de mercado estabelecida pelos gestores da infraestrutura deve conter, pelo menos, os segmentos relativos a serviços de mercadorias, a serviços de passageiros no âmbito de um contrato de serviço público ou outros serviços de passageiros, podendo ainda:

a) Distinguir segmentos de mercado em função dos produtos ou de passageiros transportados;

b) Definir os segmentos de mercado que não estejam a ser explorados num dado momento pelas empresas ferroviárias, mas que possam prestar serviços durante o período de validade do regime de tarifação, não sendo permitido incluir sobretaxas no regime de tarifação para estes segmentos de mercado.

5 — A lista de segmentos de mercado deve ser publicada nos diretórios de rede e ser revista, pelo menos, de cinco em cinco anos, devendo a AMT controlar essa lista nos termos do artigo 56.º

6 — No que se refere ao transporte de mercadorias de e para países terceiros, realizado numa rede cuja bitola seja diferente da bitola da rede ferroviária principal da União Europeia, os gestores de infraestrutura podem estabelecer taxas mais elevadas, a fim de obterem a plena recuperação dos custos suportados.

7 — No que se refere a projetos de investimento específicos a realizar no futuro ou a projetos de investimento específicos concluídos após 31 de dezembro de 1988, o gestor de infraestrutura pode fixar ou manter taxas mais elevadas com base nos custos a longo prazo desses projetos, se estes aumentarem a eficácia ou a relação custo-eficácia, ou ambas, e se não puderem ser ou ter sido realizados de outro modo, podendo essas disposições sobre tarifação incluir acordos sobre a partilha dos riscos associados aos novos investimentos.

8 — As tarifas de utilização da infraestrutura para a utilização dos corredores ferroviários definidos no Regulamento (UE) 2016/919, da Comissão, de 27 de maio de 2016, podem ser diferenciadas para incentivar o equipamento dos comboios com o Sistema Europeu de Controlo de Comboios (ETCS) em conformidade com a versão adotada pela Decisão 2008/386/CE da Comissão, de 23 de abril de 2008, e com as versões posteriores, não devendo essa diferenciação ter repercussões no montante global das receitas do gestor de infraestrutura.

9 — A diferenciação prevista no número anterior não se aplica às linhas especificadas no Regulamento (UE) 2016/919, da Comissão, de 27 de maio de 2016, quando utilizadas por comboios equipados com ETCS.

10 — A diferenciação prevista no n.º 8 é também aplicável a linhas ferroviárias não especificadas no Regulamento (UE) 2016/919, da Comissão, de 27 de maio de 2016.

11 — A fim de evitar discriminações, as taxas médias e marginais para as utilizações equivalentes da infraestrutura de um dado gestor de infraestrutura devem ser comparáveis e, no mesmo segmento de mercado, os serviços comparáveis estão sujeitos às mesmas taxas.

12 — Sem violar o sigilo comercial, o gestor de infraestrutura deve demonstrar, nos diretórios de rede, que o regime de tarifação preenche os requisitos previstos no número anterior.

13 — Se o gestor de infraestrutura pretender alterar elementos essenciais do regime de tarifação, previstos nos n.ºs 1 a 5, deve torná-los públicos, pelo menos, três meses antes do termo do prazo de publicação dos diretórios de rede previsto no n.º 6 do artigo 27.º

Artigo 33.º

Descontos

1 — Sem prejuízo do disposto nos artigos 101.º, 102.º, 106.º e 107.º do TFUE e nas regras nacionais em matéria de concorrência, não obstante o princípio dos custos diretos previsto no n.º 3 do artigo 31.º, os descontos nas taxas aplicadas pelo gestor de infraestrutura a uma empresa ferroviária pela prestação de um serviço devem obedecer aos critérios previstos no presente artigo.

2 — Com exceção do disposto no número seguinte, os descontos limitam-se à economia real de custos administrativos realizada pelo gestor de infraestrutura e que, para determinar o nível de desconto, não podem ser tidas em conta as economias de custos já integradas na taxa aplicada.

3 — O gestor de infraestrutura pode criar regimes abertos a todos os utilizadores da infraestrutura, concedendo, para determinados fluxos de tráfego, descontos temporários destinados a incentivar o desenvolvimento de novos serviços ferroviários, ou descontos que incentivem a utilização de linhas consideravelmente subutilizadas.

4 — Os descontos só podem incidir sobre as taxas aplicadas a uma secção específica da infraestrutura.

5 — Os regimes de descontos devem ser aplicados de modo não discriminatório para todas as empresas ferroviárias e para idênticos tipos de serviços são aplicados descontos semelhantes.

Artigo 34.º

Sistemas de compensação dos custos ambientais, dos custos ligados a acidentes e dos custos de infraestrutura não cobertos

1 — Quando da utilização da infraestrutura ferroviária, pode ser criado um regime temporário de compensação dos custos ambientais, dos custos ligados a acidentes e dos custos de infraestrutura comprovadamente não cobertos nos modos de transporte concorrentes, na medida em que esses custos excedam os custos equivalentes próprios do caminho-de-ferro.

2 — Caso uma empresa ferroviária que beneficie de uma compensação goze de um direito exclusivo, a compensação deve ser acompanhada de benefícios comparáveis para os utilizadores.

3 — A metodologia utilizada e os cálculos efetuados são tornados públicos, devendo ser possível demonstrar, nomeadamente, quais são os custos específicos da infraestrutura de transporte concorrente não cobertos que o transporte ferroviário permite evitar, e assegurar que o regime é aplicável às empresas em condições não discriminatórias.

4 — A autoridade dos transportes deve assegurar a compatibilidade do regime referido no n.º 1 com o disposto nos artigos 93.º, 107.º e 108.º do TFUE.

Artigo 35.º

Regime de melhoria do desempenho

1 — O gestor de infraestrutura pode prever mecanismos associados às tarifas pela utilização da infraestrutura que correspondam a um regime de melhoria de desempenho, nomeadamente por via da minimização das perturbações à circulação.

2 — O regime previsto no número anterior pode incluir:

- a) Sanções de natureza contratual para atos que perturbem o funcionamento da rede;
- b) Compensações para as empresas afetadas pelas perturbações;
- c) Prémios para os desempenhos superiores às previsões.

3 — Os princípios essenciais do regime de melhoria do desempenho previstos no n.º 2 do anexo VI ao presente decreto-lei, são aplicáveis a toda a rede.

4 — O regime de melhoria do desempenho pode constar dos diretórios de rede previstos no artigo 27.º

Artigo 36.º

Taxas de reserva de capacidade

1 — O gestor de infraestrutura pode aplicar uma taxa adequada sobre a capacidade atribuída mas não utilizada, que constitui um incentivo a uma utilização eficiente da capacidade, cujo pagamento é feito pelo candidato ou pela empresa ferroviária nomeada nos termos do n.º 1 do artigo 41.º

2 — Caso os candidatos não utilizem regularmente os canais horários atribuídos ou parte deles, é obrigatória a aplicação da taxa referida no número anterior.

3 — Para efeitos do disposto no n.º 1, o gestor de infraestrutura deve publicar nos seus diretórios de rede os critérios que determinam a não utilização e a AMT deve controlar os referidos critérios, nos termos do artigo 56.º

4 — O gestor de infraestrutura deve estar sempre em condições de informar todas as partes interessadas sobre a capacidade de infraestrutura já atribuída às empresas ferroviárias utilizadoras.

Artigo 37.º

Cooperação em matéria de regimes de tarifação em várias redes

1 — O gestor de infraestrutura deve cooperar com os gestores de infraestrutura da União Europeia para uma aplicação eficaz dos regimes de tarifação, bem como participar em organizações conjuntas para coordenar a tarifação ou para aplicar taxas sobre a exploração de serviços ferroviários que circulem em mais do que uma rede de infraestrutura europeia.

2 — O gestor de infraestrutura deve, nomeadamente, procurar garantir a maior competitividade possível dos serviços ferroviários internacionais, assegurar uma utilização eficiente da rede europeia e estabelecer procedimentos adequados que cumpram as regras previstas no presente decreto-lei.

3 — Para efeitos do disposto no n.º 1, o gestor de infraestrutura deve cooperar com outros gestores de infraestruturas da União Europeia, de modo a permitir uma aplicação eficaz das sobretaxas previstas no artigo 32.º e dos regimes de melhoria do desempenho referidos no artigo 35.º para o tráfego que circule na rede europeia de transporte ferroviário.

SECÇÃO III

Repartição da capacidade de infraestrutura

Artigo 38.º

Direitos de capacidade

1 — A capacidade de infraestrutura é repartida pelo gestor de infraestrutura.

2 — É proibida qualquer transmissão de capacidade da infraestrutura atribuída a um candidato, sendo nulo o ato jurídico destinado a produzir tal efeito e o candidato excluído de qualquer nova atribuição de capacidade, caso isso aconteça.

3 — A utilização da capacidade por uma empresa ferroviária, quando esta exerça as atividades de um candidato que não seja uma empresa ferroviária, não é considerada uma transferência.

4 — O direito de utilização de um canal horário não pode exceder o período de vigência de um horário de serviço.

5 — Nos termos do artigo 42.º, entre o gestor de infraestrutura e os candidatos, podem ser celebrados acordos-quadro relativos à utilização de capacidade na infraestrutura ferroviária, de duração superior ao período de vigência de um horário de serviço.

6 — Os direitos e as obrigações do gestor de infraestrutura e dos candidatos estão definidos no respetivo con-

trato, no presente decreto-lei ou em legislação específica em vigor.

7 — Sempre que um candidato solicite capacidade de infraestrutura para explorar um serviço de passageiros em que o direito de acesso à infraestrutura ferroviária seja limitado nos termos do artigo 11.º, deve informar o gestor de infraestrutura e a AMT no prazo mínimo de 18 meses antes da entrada em vigor do horário de serviço a que a solicitação de capacidade referida no número anterior se refere.

8 — A fim de poderem avaliar qual é o impacto económico potencial nos contratos de serviço público existentes, a AMT deve assegurar que são informadas, em prazo não superior a 10 dias após a solicitação de capacidade referida no número anterior:

a) Todas as autoridades competentes que tenham adjudicado um serviço de transporte ferroviário de passageiros nesse itinerário definido num contrato de serviço público;

b) Todas as outras autoridades competentes interessadas que tenham o direito de limitar o acesso ao abrigo do artigo 11.º;

c) Todas as empresas ferroviárias que executam o contrato de serviço público no itinerário desse serviço de transporte de passageiros.

Artigo 39.º

Repartição da capacidade

1 — O gestor de infraestrutura deve cumprir os procedimentos de repartição da capacidade de forma equitativa e não discriminatória, em respeito do direito da União Europeia, de modo a permitir a sua utilização eficaz e eficiente.

2 — A repartição da capacidade da infraestrutura tem de respeitar, a cada momento, as obrigações constantes dos contratos de concessão de exploração de serviço de transporte ferroviário, ou de outros contratos de serviço público, celebrados pelo Estado.

3 — O gestor de infraestrutura é obrigado a respeitar o sigilo comercial sobre todas as informações que lhe forem prestadas.

Artigo 40.º

Cooperação para a repartição da capacidade de infraestrutura de infraestrutura em várias redes

1 — Quando a capacidade de infraestrutura envolver mais do que uma rede do sistema ferroviário europeu, designadamente no âmbito dos acordos-quadro previstos no artigo 42.º, o gestor de infraestrutura deve cooperar com outros gestores de infraestruturas, de modo a permitir a criação e a repartição eficientes dessa infraestrutura.

2 — A fim de dar cumprimento ao disposto no número anterior, o gestor de infraestrutura deve estabelecer os procedimentos necessários respeitando as regras previstas no presente decreto-lei, e organizar em conformidade os canais horários que atravessem mais do que uma rede.

3 — Os procedimentos fixados para coordenar a repartição da capacidade de infraestrutura ou de repartir toda a capacidade em causa a nível internacional devem associar representantes dos gestores de todas as infraestruturas ferroviárias cujas decisões de repartição tenham repercussões sobre a atividade de vários outros gestores de infraestrutura, sem prejuízo das regras específicas constantes do

direito da União Europeia sobre as redes vocacionadas para o transporte de mercadorias.

4 — Os princípios e os critérios de repartição de capacidade, definidos no âmbito da cooperação referida nos números anteriores, devem ser publicados pelo gestor de infraestrutura nos diretórios de rede, nos termos do n.º 3 do anexo IV ao presente decreto-lei.

5 — Os representantes adequados de gestores de infraestrutura exteriores à União Europeia podem ser associados aos procedimentos referidos nos n.ºs 2 e 3.

6 — A Comissão Europeia é informada e convidada a participar, na qualidade de observador, nas principais reuniões destinadas a estabelecer princípios e práticas comuns de repartição da capacidade de infraestrutura.

7 — A AMT solicita as informações que considere necessárias sobre o estabelecimento dos princípios e práticas comuns de repartição da capacidade de infraestrutura e informações suficientes dos sistemas de repartição informáticos, para poder exercer a supervisão regulamentar, nos termos do artigo 56.º

8 — Nas reuniões ou noutras atividades destinadas a assegurar a repartição da capacidade de infraestrutura para os serviços ferroviários que utilizem várias redes, as decisões são tomadas apenas pelos representantes dos gestores da infraestrutura.

9 — As entidades referidas no n.º 1 devem garantir que a lista dos membros, os termos da cooperação e os critérios utilizados na avaliação e repartição da capacidade de infraestrutura são tornados públicos.

10 — No quadro da cooperação prevista no n.º 1, os gestores de infraestrutura avaliam as necessidades e, se necessário, propõem e organizam canais horários internacionais que facilitem a exploração de composições de mercadorias sujeitas aos pedidos *ad hoc* referidos no artigo 48.º

11 — O gestor de infraestrutura disponibiliza aos candidatos os canais horários internacionais preestabelecidos.

Artigo 41.º

Candidatos

1 — Os candidatos podem apresentar pedidos de capacidade de infraestrutura devendo, a fim de utilizarem essa mesma capacidade, nomear uma empresa ferroviária para celebrar um acordo com o gestor de infraestrutura nos termos do artigo 28.º

2 — O disposto no número anterior não prejudica o direito que assiste aos candidatos de celebrar acordos com os gestores de infraestrutura nos termos do n.º 1 do artigo 44.º

3 — Os gestores de infraestrutura podem impor regras aos candidatos para assegurar a salvaguarda das suas legítimas expectativas relativamente às receitas e à utilização da infraestrutura, devendo essas regras ser adequadas, transparentes e não discriminatórias, e constar dos diretórios de rede, tal como previsto na alínea b) do n.º 3 do anexo IV ao presente decreto-lei.

4 — As regras referidas no número anterior só podem incidir sobre o fornecimento de uma garantia financeira, que não deve exceder um nível adequado e proporcional ao nível de atividade previsto do candidato sobre a capacidade de apresentar propostas adequadas para a obtenção de capacidade de infraestrutura.

Artigo 42.º

Acordos-quadro

1 — Sem prejuízo do disposto nos artigos 101.º, 102.º e 106.º do TFUE, das regras nacionais em matéria de concorrência e das competências das autoridades nacionais de defesa da concorrência, pode ser celebrado um acordo-quadro entre o gestor de infraestrutura e um candidato, o qual é sujeito a aprovação prévia da AMT, ouvida a Autoridade da Concorrência.

2 — O acordo-quadro previsto no número anterior é obrigatoriamente reduzido a escrito e especifica as características da capacidade da infraestrutura solicitada pelo candidato, a qual lhe é fornecida para um período superior ao período de vigência de um horário de serviço.

3 — O acordo-quadro não especifica detalhadamente canais horários, mas deve ser elaborado de modo a responder às necessidades comerciais legítimas do candidato.

4 — O acordo-quadro não deve inviabilizar a utilização da infraestrutura em causa por outros candidatos ou serviços.

5 — O acordo-quadro deve poder ser alterado ou limitado, de modo a permitir uma melhor utilização da infraestrutura ferroviária.

6 — O acordo-quadro pode incluir sanções a aplicar em caso de alteração ou denúncia do acordo.

7 — O acordo-quadro deve, em regra, ter uma vigência de cinco anos, a qual pode ser renovada por períodos iguais ao da duração inicial, podendo o gestor de infraestrutura, em casos específicos, aceitar um período inferior ou superior.

8 — Um acordo-quadro com vigência superior a cinco anos deve justificar-se pela existência de contratos comerciais ou investimentos ou riscos específicos.

9 — No caso de serviços que utilizem uma infraestrutura especializada e que requeiram investimentos substanciais de longo prazo, devidamente fundamentados pelo candidato, podem ser celebrados acordos-quadro com uma duração máxima de 15 anos.

10 — A duração máxima referida no número anterior pode ser excedida em circunstâncias excepcionais, nomeadamente no caso de investimentos substanciais de longo prazo e, em especial, quando estes investimentos sejam objeto de compromissos contratuais que incluam um plano de amortização plurianual.

11 — Nos casos previstos no n.º 9 e no número anterior:

a) O candidato pode solicitar informação detalhada sobre as características da capacidade a atribuir durante a execução do acordo-quadro, incluindo a frequência, a quantidade e a qualidade dos canais horários;

b) O gestor de infraestrutura pode reduzir a capacidade reservada que, durante um período mínimo de 30 dias seguidos, tenha sido menos utilizada do que a quota limiar prevista no artigo 52.º

12 — No respeito pelo segredo comercial, qualquer parte interessada pode tomar conhecimento das linhas gerais dos acordos-quadro.

Artigo 43.º

Calendário do processo de repartição

1 — O gestor de infraestrutura deve respeitar o calendário do processo de repartição de capacidade previsto no anexo VII ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

2 — Antes do início do processo de consulta sobre o projeto de horário de serviço, o gestor de infraestrutura acorda com os outros gestores de infraestrutura em causa os canais horários internacionais a incluir no horário de serviço, que só devem ser ajustados em caso de absoluta necessidade.

Artigo 44.º

Pedidos

1 — Os candidatos podem apresentar ao gestor de infraestrutura pedidos de celebração de acordos para a concessão de direitos de utilização da infraestrutura, em contrapartida de uma taxa prevista na secção II do capítulo IV.

2 — Os pedidos relativos ao horário de serviço devem respeitar os prazos previstos no anexo VII ao presente decreto-lei.

3 — O gestor de infraestrutura interessado num canal horário deve, por si ou em associação com outros gestores de infraestrutura, criar um balcão único que permita aos candidatos apresentar os seus pedidos quando os canais horários atravessam mais de uma rede.

4 — Sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) n.º 913/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de setembro de 2010, na sua redação atual, relativo à rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo, o gestor de infraestrutura fica autorizado a atuar em nome do candidato para obter capacidade junto de outros gestores de infraestrutura relevantes.

Artigo 45.º

Planificação

1 — Sempre que possível, o gestor de infraestrutura deve satisfazer todos os pedidos de capacidade de infraestrutura, nomeadamente os pedidos de canais horários que atravessem mais de uma rede, e ter em conta os condicionamentos que afetam os candidatos, nomeadamente as incidências económicas na sua atividade.

2 — Nos termos dos artigos 47.º e 49.º, o gestor de infraestrutura pode conceder prioridade a serviços específicos no quadro dos processos de planificação e coordenação.

3 — O gestor de infraestrutura, uma vez concluída a elaboração do projeto de horário de serviço e antes da sua aprovação, deve consultar as partes interessadas, para que estas sobre ele se pronunciem por escrito, num prazo de 30 dias seguidos, a contar da respetiva divulgação.

4 — Para efeitos do disposto no número anterior, consideram-se partes interessadas, todas as que tenham apresentado pedidos de capacidade de infraestrutura, bem como as que desejem formular observações sobre as incidências do horário de serviço na sua capacidade de prestação de serviços ferroviários durante o período de vigência do horário de serviço.

5 — O gestor de infraestrutura deve adotar as medidas adequadas para atender às observações apresentadas.

Artigo 46.º

Processo de coordenação

1 — No caso de surgirem conflitos entre diferentes pedidos, durante a planificação prevista no artigo anterior, o gestor de infraestrutura deve assegurar, através da

coordenação dos pedidos, o melhor ajustamento possível de todos eles.

2 — Nas situações referidas no número anterior, o gestor de infraestrutura pode propor, dentro de limites razoáveis, capacidades de infraestrutura diferentes da solicitada.

3 — O gestor de infraestrutura deve envidar todos os esforços para resolver eventuais conflitos através de consultas com os candidatos em causa.

4 — No prazo de 30 dias úteis, a contar da realização das consultas previstas no número anterior, são divulgadas, gratuitamente e por escrito ou em formato eletrónico, as seguintes informações:

a) Os canais horários solicitados por todos os outros candidatos nos mesmos itinerários;

b) Os canais horários atribuídos a título preliminar a todos os outros candidatos nos mesmos itinerários;

c) Os canais horários alternativos propostos nos itinerários relevantes nos termos do n.º 2;

d) Os critérios pormenorizados utilizados no processo de repartição de capacidade.

5 — As informações referidas no número anterior devem ser prestadas sem divulgar a identidade dos outros candidatos, a menos que os candidatos em causa tenham dado o seu consentimento.

6 — Os princípios que regulam o processo de coordenação são estabelecidos nos diretórios de rede e devem refletir, nomeadamente, a dificuldade da organização de canais horários internacionais e a incidência que qualquer modificação pode ter nos outros gestores de infraestrutura.

7 — No caso de haver pedidos de capacidade de infraestrutura que não possam ser satisfeitos sem coordenação, o gestor de infraestrutura deve envidar todos os esforços por atender à totalidade dos pedidos, por meio de coordenação.

8 — Sem prejuízo dos procedimentos de recurso existentes e do disposto no artigo 56.º, em caso de litígio relativo à repartição da capacidade de infraestrutura, é possível recorrer a um sistema de resolução rápida de litígios, devendo o mesmo ser descrito nos diretórios de rede.

9 — No caso de o sistema de resolução rápida de litígios ser acionado, a decisão deve ser tomada no prazo de 10 dias úteis após o acionamento.

Artigo 47.º

Infraestrutura congestionada

1 — Se, após coordenação de pedidos e audição prévia dos candidatos, se verificar a impossibilidade de satisfazer adequadamente os pedidos, o gestor de infraestrutura declara congestionada a parte de infraestrutura respetiva e informa a AMT do facto.

2 — O disposto no número anterior é aplicável quando se presume que outras partes da infraestrutura venham a sofrer de escassez de capacidade num futuro próximo.

3 — Caso uma parte da infraestrutura tenha sido declarada congestionada, o gestor de infraestrutura faz a análise da capacidade, nos termos do artigo 50.º, exceto se já estiver a ser aplicado um plano de reforço da capacidade, nos termos do artigo 51.º

4 — Caso a componente das taxas prevista no n.º 4 do artigo 31.º não seja aplicada ou não produza resultados satisfatórios e uma infraestrutura seja declarada congestionada, o gestor de infraestrutura pode recorrer a critérios de

prioridade para repartição da capacidade de infraestrutura, nos termos do número seguinte.

5 — Nas situações previstas no número anterior, o gestor de infraestrutura dá prioridade aos serviços sujeitos a obrigações de serviço público e aos serviços com maior importância para a comunidade e de interesse económico geral, particularmente os serviços de transporte de mercadorias internacionais.

6 — Os procedimentos e critérios a adotar caso uma parte da infraestrutura esteja congestionada, devem constar dos diretórios de rede previstos no artigo 27.º

Artigo 48.º

Pedidos *ad hoc*

1 — O gestor de infraestrutura deve responder com a maior brevidade, que não pode ultrapassar os cinco dias úteis, aos pedidos *ad hoc* relativos a canais horários.

2 — A informação sobre a capacidade de reserva utilizável deve ser disponibilizada a todos os candidatos que pretendam utilizar essa capacidade.

3 — O gestor de infraestrutura deve proceder, sempre que necessário, a uma avaliação da necessidade de manter no horário definitivo de serviço uma reserva de capacidade que lhe permita responder rapidamente aos pedidos *ad hoc* de capacidade previsíveis, bem como em caso de infraestruturas congestionadas.

Artigo 49.º

Infraestruturas especializadas

1 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, a capacidade de infraestrutura é considerada disponível para utilização por todos os tipos de serviço compatíveis com as características necessárias para a utilização do canal horário.

2 — Caso existam itinerários alternativos adequados e após consulta das partes interessadas, o gestor de infraestrutura pode designar uma infraestrutura específica para utilização por determinados tipos de tráfego, sem que a mesma inviabilize a utilização da infraestrutura em causa por outros tipos de tráfego caso exista capacidade disponível.

3 — Sem prejuízo do disposto nos artigos 101.º, 102.º e 106.º do TFUE e das regras nacionais em matéria de concorrência, se a infraestrutura referida no número anterior tiver sido designada o gestor de infraestrutura pode dar prioridade a esses tipos de tráfego quando da repartição de capacidade de infraestrutura.

4 — Caso uma infraestrutura tenha sido designada em aplicação do disposto nos n.ºs 2 e 3, os diretórios de rede devem mencionar esse facto.

Artigo 50.º

Análise de capacidade

1 — Constituindo objetivo da análise de capacidade determinar os condicionalismos de capacidade da infraestrutura que impedem a satisfação adequada dos pedidos de capacidade e sugerir métodos que viabilizem a satisfação de pedidos adicionais, a análise de capacidade deve identificar as causas dos congestionamentos e as medidas que podem ser adotadas a curto e médio prazo para os atenuar.

2 — A análise de capacidade referida no número anterior deve considerar a infraestrutura, os procedimentos de operação, a natureza dos diferentes serviços explorados e o reflexo de todos estes fatores na capacidade de infraestrutura, devendo as medidas a ponderar incluir, em especial, a alteração do itinerário, a reprogramação dos horários dos serviços, alterações de velocidade e beneficiações da infraestrutura.

3 — A análise de capacidade deve estar concluída no prazo de seis meses após a infraestrutura ter sido identificada como infraestrutura congestionada.

Artigo 51.º

Plano de reforço da capacidade

1 — Decorridos seis meses após a conclusão de uma análise de capacidade, o gestor de infraestrutura deve apresentar um plano de reforço de capacidade, o qual é sujeito a aprovação prévia pelo IMT, I. P..

2 — O plano de reforço de capacidade deve ser elaborado após consulta aos utilizadores da infraestrutura congestionada e deve identificar:

- a) As causas do congestionamento;
- b) A evolução provável do tráfego;
- c) Os condicionalismos do desenvolvimento da infraestrutura;
- d) As opções e os custos do reforço da capacidade, incluindo as prováveis alterações das taxas de acesso;
- e) Tendo por base uma análise de custo-benefício das eventuais medidas identificadas, o plano deve determinar, igualmente, as medidas a adotar para reforçar a capacidade de infraestrutura, incluindo um calendário da respetiva execução.

3 — O gestor de infraestrutura suspende a aplicação das taxas sobre a infraestrutura em causa, nos termos do n.º 4 do artigo 31.º, caso:

- a) Não apresente um plano de reforço da capacidade; ou
- b) Não obtenha progressos nas medidas identificadas no plano de reforço da capacidade.

4 — Não obstante o disposto no número anterior, o gestor de infraestrutura pode, mediante aprovação da AMT, continuar a aplicar as taxas, se:

- a) O plano de reforço da capacidade não puder ser realizado por circunstâncias que lhe não são imputáveis; ou
- b) As opções disponíveis não forem económica ou financeiramente viáveis.

Artigo 52.º

Utilização dos canais horários

1 — Ao determinar prioridades para o processo de repartição, o gestor de infraestrutura inclui, nos diretórios de rede, as condições em que tem em conta os níveis anteriores de utilização dos canais horários.

2 — No que se refere às infraestruturas congestionadas, o gestor de infraestrutura deve exigir a retrocessão dos canais horários que, durante, pelo menos, 30 dias seguidos, tenham sido menos utilizados do que a quota limiar prevista nos diretórios de rede, exceto se tal tiver sido provocado por razões não económicas que escapem ao controlo dos candidatos.

Artigo 53.º

Capacidade de infraestrutura para operações de manutenção

1 — Os pedidos de capacidade de infraestrutura para a realização de operações de manutenção são apresentados durante o processo de planificação.

2 — O gestor de infraestrutura deve conter as incidências da reserva de capacidade de infraestrutura para operações de manutenção planificadas da via-férrea nas atividades dos candidatos.

3 — O gestor de infraestrutura deve, logo que possível, informar as partes interessadas da indisponibilidade da capacidade de infraestrutura devido a operações de manutenção não planificadas.

4 — Caso o considere necessário, a AMT pode solicitar ao gestor de infraestrutura a disponibilização da informação prevista no número anterior.

Artigo 54.º

Medidas especiais em caso de perturbações

1 — Em caso de perturbações da circulação ferroviária resultantes de falhas técnicas ou de acidentes, o gestor de infraestrutura deve adotar todas as medidas necessárias para assegurar o restabelecimento da situação normal, devendo, para esse efeito, elaborar um plano de emergência que inclua uma lista dos diversos organismos a informar em caso de incidentes graves ou de perturbações graves da circulação ferroviária.

2 — Se as perturbações tiverem impacto potencial no tráfego transfronteiriço, o gestor de infraestrutura comunica todas as informações pertinentes aos outros gestores de infraestrutura cuja rede e cujo tráfego possam ser afetados pela perturbação, devendo colaborar com estes para o restabelecimento da normalidade do tráfego transfronteiriço.

3 — Em caso de emergência e de absoluta necessidade motivada por falhas que tornem a infraestrutura temporariamente inutilizável, os canais horários atribuídos podem ser retirados sem pré-aviso durante o tempo necessário para a reparação do sistema.

4 — O gestor de infraestrutura, caso o considere necessário, pode exigir que as empresas ferroviárias coloquem à sua disposição os recursos que se lhe afigurem mais adequados para restabelecer a situação normal o mais rapidamente possível.

5 — O IMT, I. P., pode exigir que as empresas ferroviárias tomem parte na execução e na fiscalização das normas e regras de segurança.

6 — As perturbações na circulação ferroviária devem ser comunicadas às empresas prestadoras de serviços de transporte de passageiros, com antecedência razoável, com vista à implementação de medidas que assegurem a mobilidade da população.

SECÇÃO IV

Entidade reguladora

Artigo 55.º

Entidade reguladora nacional

A entidade reguladora nacional para o setor ferroviário é a AMT, que é autónoma, juridicamente distinta e independente, no plano organizativo, funcional, hierárquico e decisório, de qualquer outra entidade, pública ou privada,

sendo ainda independente, na sua organização, nas decisões de financiamento, na sua estrutura jurídica e nas suas tomadas de decisão, de qualquer gestor de infraestrutura, organismo de tarifação, organismo de repartição ou candidato, bem como também independente de qualquer autoridade competente envolvida na adjudicação de contratos de serviço público.

Artigo 56.º

Funções da entidade reguladora

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 8 do artigo 46.º, os candidatos podem dirigir-se à AMT caso considerem ter sido tratados de forma injusta ou discriminatória ou de outra forma lesados, nomeadamente para recorrer de decisões tomadas pelo gestor de infraestrutura ou, se for esse o caso, pelas empresas ferroviárias ou pelos operadores das instalações de serviço, no que se refere:

- a) Ao diretório de rede nas suas versões provisória e final;
- b) Aos critérios estabelecidos nos diretórios de rede;
- c) Ao processo de repartição das capacidades e aos seus resultados;
- d) Ao regime de tarifação;
- e) Ao nível ou à estrutura das taxas de utilização da infraestrutura que têm que pagar ou que possam ter que vir a pagar;
- f) Às disposições em matéria de acesso, nos termos dos artigos 10.º a 13.º;
- g) Ao acesso aos serviços e à sua tarifação, nos termos do artigo 13.º;
- h) À gestão do tráfego;
- i) Ao planeamento da renovação e à manutenção programada ou não programada;
- j) Ao cumprimento dos requisitos, incluindo os relativos a conflitos de interesse, previstos nos artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 7.º-C e 7.º-D.

2 — A AMT é competente para acompanhar a situação da concorrência nos mercados de serviços ferroviários, nomeadamente nos mercados dos serviços de transporte de passageiros de alta velocidade, e as decisões do gestor de infraestrutura quanto ao disposto no número anterior, sem prejuízo das atribuições da Autoridade da Concorrência e da adequada articulação com esta.

3 — Em especial, compete à AMT verificar oficiosamente se os candidatos são tratados de forma injusta ou discriminatória ou de outra forma lesados, nos termos do disposto n.º 1, e se os diretórios de rede contêm cláusulas discriminatórias ou concedem ao gestor de infraestrutura poderes que possam ser usados para discriminar candidatos.

4 — A AMT deve cooperar com o IMT, I. P., relativamente às matérias de segurança ferroviária e de acesso à atividade de transporte ferroviário.

5 — A AMT e o IMT, I. P., devem assegurar, em conjunto, um quadro de partilha de informações e de cooperação destinado a evitar efeitos adversos na concorrência ou na segurança do mercado ferroviário, devendo esse quadro incluir um mecanismo que permita que:

- a) A AMT apresente recomendações ao IMT, I. P., em matérias relacionadas com segurança e o acesso à atividade que possam afetar a concorrência no mercado ferroviário;

b) O IMT, I. P., apresente recomendações à AMT sobre questões que afetem a segurança.

6 — Sem prejuízo da independência da AMT e do IMT, I. P., no âmbito das respetivas atribuições e competências, cada entidade, antes de adotar as suas decisões, deve examinar as recomendações referidas no número anterior, devendo fundamentar em caso de discordância.

7 — A AMT deve garantir que as taxas fixadas pelo gestor de infraestrutura cumprem o disposto no secção II do presente capítulo e não são discriminatórias, sendo a negociação do nível das taxas de utilização da infraestrutura entre os candidatos e o gestor de infraestrutura só permitida se for efetuada sob a supervisão da própria AMT, devendo esta intervir caso as negociações possam não respeitar o disposto no presente capítulo.

8 — A AMT deve consultar periodicamente e, em qualquer caso, pelo menos de dois em dois anos, os representantes dos utilizadores dos serviços ferroviários de mercadorias e de passageiros, a fim de ter em conta as suas opiniões sobre o mercado ferroviário.

9 — A AMT é competente para requerer as informações que considere relevantes ao gestor de infraestrutura, aos candidatos ou a terceiros interessados, devendo essas informações ser prestadas num prazo que não pode exceder 30 dias úteis, a não ser que, em circunstâncias excecionais, a AMT acorde e autorize uma prorrogação temporária, que não pode exceder os 15 dias úteis.

10 — As informações a prestar à AMT devem incluir todos os dados por ela requeridos no âmbito das suas funções de órgão de recurso e de acompanhamento da concorrência nos mercados de serviços ferroviários nos termos do n.º 2, devendo, ainda, incluir os dados necessários para efeitos estatísticos e de observação do mercado.

11 — Após a apresentação de uma queixa, a AMT deve analisá-la, e se necessário, pode solicitar as informações que considere pertinentes, iniciando consultas com todas as partes relevantes, no prazo de 30 dias, a contar da data da receção da queixa.

12 — A AMT deve analisar todas as queixas apresentadas e adotar medidas para resolver a situação, informando os interessados da sua decisão, a qual deve ser fundamentada, num prazo que não pode exceder 45 dias úteis, a contar da data de receção de todas as informações pertinentes.

13 — Sem prejuízo das atribuições da Autoridade da Concorrência, a AMT deve, se necessário, adotar medidas adequadas que promovam a aplicação do princípio da não discriminação entre os candidatos, o respeito pela concorrência não falseada dos mercados e outras situações indesejáveis para o setor ferroviário, nomeadamente no que respeita ao disposto no n.º 1.

14 — As decisões da AMT são vinculativas para todas as partes a que digam respeito, não sendo admissível a sua impugnação administrativa.

15 — Os atos praticados pelas partes em violação das decisões proferidas nos termos do número anterior são nulos.

16 — Em caso de recurso de uma decisão do gestor de infraestrutura de recusa de concessão de capacidade de infraestrutura ou relativa às condições de uma oferta de capacidade, a AMT deve confirmar tal decisão, ou determinar a sua alteração de acordo com as diretrizes por si traçadas.

17 — Das decisões da AMT cabe, nos termos da lei, recurso jurisdicional, o qual só tem efeito suspensivo se a decisão for suscetível de causar prejuízos irreparáveis ou manifestamente excessivos para o requerente.

18 — As decisões da AMT devem ser publicitadas no seu sítio na Internet.

19 — A AMT é competente para efetuar ou mandar efetuar auditorias ao gestor de infraestrutura, aos operadores das instalações de serviço e às empresas ferroviárias, a fim de averiguar o cumprimento das obrigações de separação das contas previstas no artigo 6.º e das disposições sobre a transferência financeira estabelecidas no artigo 7.º-D.

20 — Para efeitos do disposto no número anterior, a AMT pode solicitar todas as informações pertinentes referidas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 6.º e no artigo 13.º, e apresentem, na totalidade ou em parte, as informações contabilísticas previstas no anexo VIII ao presente decreto-lei, com o grau de detalhe suficiente considerado necessário e proporcionado.

21 — No exercício da sua competência de controlo anual das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral nos setores regulados, no âmbito dos seus poderes de supervisão, e sem prejuízo da competência de outras entidades responsáveis pelo controlo dos auxílios estatais, a AMT pode solicitar todas as informações pertinentes, podendo consultar os documentos de prestação de contas das empresas ferroviárias, do gestor de infraestrutura e dos operadores das instalações de serviços, nomeadamente as rubricas relacionadas com auxílios estatais, para tirar as conclusões que considere pertinentes, que comunica àquelas entidades.

22 — Os fluxos financeiros a que se refere o n.º 1 do artigo 7.º-D estão sujeitos à fiscalização da AMT.

23 — Cabe à AMT verificar os acordos de cooperação previstos no n.º 6 do artigo 7.º-C.

24 — A AMT deve definir as regras e princípios subjacentes à tomada das decisões para as quais seja competente ao abrigo do presente decreto-lei, através de regulamento ou deliberação.

Artigo 57.º

Cooperação entre as entidades reguladoras

1 — A AMT deve trocar informações sobre os processos e sobre os princípios e práticas subjacentes à sua tomada de decisões com outras entidades reguladoras, nomeadamente sobre os principais aspetos dos seus procedimentos e sobre os problemas de interpretação da legislação ferroviária transposta por todos os Estados-Membros.

2 — A AMT deve cooperar na coordenação dos seus processos decisórios em toda a União Europeia, devendo, para o efeito, participar e trabalhar em conjunto numa rede que se reúna periodicamente.

3 — A AMT deve colaborar estreitamente com outras entidades reguladoras, nomeadamente através de protocolos de cooperação, para efeitos de assistência mútua nas suas funções de acompanhamento do mercado, de tratamento de queixas e de realização de inquéritos.

4 — No caso de queixas ou de inquéritos iniciados oficiosamente sobre questões de acesso ou de tarifação respeitantes a canais horários internacionais, bem como no quadro do acompanhamento da concorrência no mercado dos serviços internacionais de transporte ferroviário, a AMT deve consultar as demais entidades reguladoras dos

Estados-Membros a que o canal horário internacional em causa diga respeito.

5 — Sempre que um assunto relacionado com um serviço internacional exigir uma decisão de duas ou mais entidades reguladoras, a AMT deve colaborar com as suas congéneres na preparação das respetivas decisões, desempenhando as suas funções nos termos do disposto no artigo anterior.

6 — A AMT deve, nos termos e para efeitos do disposto no n.º 4, fornecer todas as informações solicitadas por outras entidades reguladoras da União Europeia.

7 — A AMT, após a realização de inquéritos ou receção de queixas cuja matéria vise outros Estados-Membros, deve enviar as informações recolhidas à entidade reguladora responsável, para que esta possa adotar medidas relativamente às partes em causa.

8 — A AMT deve assegurar que os representantes associados dos gestores de infraestrutura referidos no artigo 40.º prestem todas as informações necessárias para o tratamento das queixas ou para a realização dos inquéritos referidos no n.º 3, as quais são solicitadas pela entidade reguladora do Estado-Membro em que o representante associado se encontra estabelecido, sendo que essa entidade reguladora pode enviar as informações relativas ao canal horário internacional em causa às demais entidades reguladoras.

9 — [Revogado].

10 — Dos princípios e das práticas referidas no n.º 24 do artigo anterior devem constar as disposições para a resolução dos litígios que possam surgir no âmbito do disposto no n.º 5.

CAPÍTULO V

Fiscalização e regime sancionatório

Artigo 58.º

Poderes de fiscalização

1 — Os poderes de fiscalização do cumprimento do disposto no presente decreto-lei competem ao IMT, I. P., e à AMT, nos termos, respetivamente, do Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, e do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, ambos na sua redação atual.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, o IMT, I. P., e a AMT dispõem de:

- a) Direito de acesso a instalações;
- b) Direito de acesso a documentos;
- c) Direito de livre interpelação e audição de pessoal.

Artigo 59.º

Publicidade

1 — A AMT publica anualmente um relatório sobre a execução do presente decreto-lei, do qual constam, nomeadamente:

- a) O impacto do mesmo no desenvolvimento do setor;
- b) O número de licenças emitidas;
- c) As ações de fiscalização efetuadas;
- d) Os regulamentos de execução aprovados ou alterados;
- e) As recomendações ou instruções emitidas;
- f) As decisões tomadas nos termos do artigo 56.º;
- g) O número de processos contraordenacionais.

2 — O disposto no número anterior não prejudica o dever de sigilo da AMT quanto a matérias relacionadas com o segredo comercial ou industrial cuja divulgação deva ser considerada proibida.

3 — Para efeitos do disposto no número anterior, o sigilo comercial abrange todas as informações relativas à empresa requerente que não estejam sujeitas a qualquer forma de registo ou publicidade obrigatória, que não sejam ou não tenham caído no conhecimento público ou que não tenham sido publicitadas em virtude da prática de um ato judicial.

Artigo 60.º

Contraordenações

1 — Constituem contraordenações puníveis com coima de € 10 000,00 a € 44 800,00:

a) A não inclusão pelas empresas ferroviárias de planos de investimento e financiamento nos seus programas de atividade, conforme previsto no n.º 3 do artigo 5.º;

b) O incumprimento, por parte do gestor de infraestrutura, das obrigações previstas nos artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 7.º-C e 7.º-D;

c) O desrespeito, por parte do gestor de infraestrutura, do disposto no n.º 3 do artigo 8.º;

d) O incumprimento, por parte do gestor de infraestrutura ou das empresas ferroviárias, das condições para a concessão do direito de acesso e das obrigações de reporte de informação previstas, respetivamente, no n.º 2 e na alínea b) do n.º 3 do artigo 11.º-A;

e) O incumprimento, por parte do gestor de infraestrutura, da obrigação referida no n.º 1 do artigo 13.º;

f) A prestação de serviços de transporte ferroviário sem licença adequada, nos termos do n.º 3 do artigo 17.º;

g) O incumprimento da obrigação de subscrição do seguro de responsabilidade civil, prevista no artigo 22.º;

h) A falta de comunicação, por parte das empresas de transporte ferroviário, de alterações que possam afetar o cumprimento dos requisitos de uma licença, nos termos previstos no n.º 5 do artigo 23.º;

i) O incumprimento de instruções vinculativas emitidas pelo IMT, I. P., nos termos do n.º 1 do artigo 25.º;

j) A falta, por parte do gestor de infraestrutura, da elaboração e publicação do diretório de rede, em violação do disposto nos n.ºs 1 e 6 do artigo 27.º;

k) O incumprimento, por parte do gestor de infraestrutura, da obrigação de respeito pelo segredo comercial ou industrial das informações que lhe foram prestadas nos termos do n.º 7 do artigo 29.º e do n.º 3 do artigo 39.º;

l) O incumprimento, por parte do gestor de infraestrutura, do disposto no n.º 7 do artigo 30.º;

m) O incumprimento, por parte do gestor de infraestrutura e dos operadores das instalações de serviço, dos princípios respeitantes ao regime de tarifação, conforme o disposto no artigo 31.º;

n) O incumprimento, por parte do gestor de infraestrutura, do disposto no n.º 3 do artigo 32.º;

o) O incumprimento das obrigações decorrentes do regime de melhoria de desempenho, nos termos do artigo 35.º;

p) O tratamento discriminatório ou não equitativo, por parte do gestor de infraestrutura, no cumprimento das obrigações que lhes caibam nos termos do n.º 1 do artigo 39.º;

q) O desrespeito, por parte do gestor de infraestrutura, no processo de repartição de capacidade, das obrigações constantes dos contratos de concessão de exploração de serviços de transporte ferroviários, ou outros contratos de serviço público celebrados pelo Estado, nos termos do n.º 2 do artigo 39.º;

r) O incumprimento do disposto no n.º 11 do artigo 40.º;

s) A falta de decisão sobre os pedidos relativos ao horário de serviço nos prazos previstos no n.º 2 do artigo 44.º;

t) O incumprimento do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 48.º;

u) A violação, por parte do gestor de infraestrutura, do disposto no n.º 1 do artigo 51.º;

v) A falta de prestação de informações à AMT, pelo gestor de infraestrutura, pelos candidatos ou os terceiros interessados, exigidas no presente decreto-lei, nomeadamente nos termos dos n.ºs 9, 10 e 20 do artigo 56.º;

w) O incumprimento das decisões da AMT emitidas nos termos do n.º 14 do artigo 56.º;

x) O incumprimento, por parte de entidades sujeitas aos poderes de fiscalização do IMT, I. P., e da AMT, da obrigação de apresentação de toda a documentação exigível, sempre que solicitada, ou a oposição, direta ou indireta, ao exercício daquela fiscalização, conforme previsto no artigo 58.º

2 — Constitui contraordenação, punível com coima de € 1 000 a € 5 000, o incumprimento, por parte das entidades sujeitas aos deveres de informação, e não referido no número anterior, das obrigações correspondentes que lhes caibam por força do disposto no presente decreto-lei.

3 — A negligência é punível.

Artigo 61.º

Instrução dos processos e aplicação das coimas

1 — A instrução dos processos pela prática de contraordenações previstas no presente decreto-lei compete ao IMT, I. P., ou à AMT, conforme as atribuições e competências próprias de cada uma das entidades, cometidas pelo presente diploma.

2 — A aplicação das coimas previstas no presente decreto-lei compete ao conselho diretivo do IMT, I. P., e ao conselho de administração da AMT, consoante o caso.

Artigo 62.º

Produto das coimas

O produto das coimas é distribuído da seguinte forma:

a) 40 % para a entidade competente para a aplicação da coima, constituindo receita própria;

b) 60 % para o Estado.

CAPÍTULO VI

Disposições complementares e finais

Artigo 63.º

Norma complementar

1 — Podem ser determinados períodos e prazos para o calendário de repartição das capacidades diferentes dos referidos no n.º 2 do artigo 43.º, na alínea b) do n.º 2 do anexo VI e nos n.ºs 3 a 5 do anexo VII, se o estabelecimento

de canais horários internacionais em cooperação com os gestores das infraestruturas de países terceiros em redes cuja bitola seja diferente da bitola da rede ferroviária principal da União Europeia tiver um impacto significativo no calendário para o processo de repartição de capacidade em geral.

2 — A AMT pode decidir publicar o quadro de tarifação e as regras de tarifação aplicáveis especificamente aos serviços internacionais de transporte de mercadorias de e para países terceiros operados em redes cuja bitola seja diferente da bitola da rede ferroviária principal da União Europeia com instrumentos e prazos diferentes dos previstos ao abrigo do n.º 1 do artigo 29.º, caso tal seja necessário para assegurar uma concorrência leal.

Artigo 64.º

Regras de contratação pública

As disposições do presente decreto-lei não prejudicam o disposto no Código dos Contratos Públicos.

Artigo 65.º

Norma revogatória

São revogados:

a) As alíneas a) a g) do n.º 1 do artigo 1.º, o artigo 2.º, as alíneas e) a i), k) a m), p) a r), v), w), y) e z) do artigo 3.º, os artigos 5.º a 63.º, 67.º a 73.º e 76.º e as alíneas b), d) a p), s) e t) do artigo 77.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro;

b) A Portaria n.º 168/2004, de 18 de fevereiro.

c) O Regulamento n.º 42/2005, de 28 de abril, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 107, de 3 de junho.

Artigo 66.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da publicação.

ANEXO I

(a que se refere o artigo 3.º)

Lista de elementos da infraestrutura ferroviária

A infraestrutura ferroviária é composta pelos seguintes elementos, desde que façam parte das vias principais e de serviço, com exceção das situadas no interior das oficinas de reparação do material e dos depósitos ou resguardos das unidades de tração, assim como dos ramais particulares:

a) Terrenos;

b) Estrutura e plataforma da via, nomeadamente aterros, trincheiras, drenos, valas, valetas de alvenaria, aquedutos, muros de revestimento, plantações para proteção dos taludes, etc.;

c) Cais de passageiros e de mercadorias, nomeadamente nas estações de passageiros e nos terminais de mercadorias, bermas e pistas, muros de vedação, sebes vivas, paliçadas, faixas protetoras contra o fogo, dispositivos para aquecimento das agulhas, anteparos contra neve;

d) Obras de arte, pontes e outras passagens superiores, túneis, valas cobertas e outras passagens inferiores, muros de suporte e obras de proteção contra avalanches, queda de pedras, etc.;

e) Passagens de nível, incluindo as instalações destinadas a garantir a segurança da circulação rodoviária;

f) Superestrutura, nomeadamente carris, carris de gola e contracarris, travessas e longarinas, pequenas peças de ligação, balastro, incluindo gravilha e areia, aparelhos de via, placas giratórias e carros transbordadores, exceto os exclusivamente reservados às unidades de tração;

g) Pátios das estações de passageiros e mercadorias, incluindo acessos por estrada e acessos para passageiros que cheguem ou partam a pé;

h) Instalações de segurança, sinalização e telecomunicações das vias propriamente ditas, das estações e das triagens, incluindo instalações de produção, transformação e distribuição da corrente elétrica para sinalização e telecomunicações, edifícios afetos às referidas instalações e freios de via;

i) Instalações de iluminação destinadas a assegurar a circulação dos veículos e a respetiva segurança;

j) Instalações de transformação e de transporte da corrente elétrica para a tração dos comboios, subestações, linhas de alimentação entre as subestações e os fios de contacto, catenárias e suportes, carril de transmissão (terceiro carril) e seus suportes;

k) Edifícios afetos ao serviço das infraestruturas, incluindo a parte relativa às instalações de cobrança dos bilhetes de transporte.

g) Instalações portuárias marítimas e fluviais ligadas a atividades ferroviárias;

h) Meios de socorro;

i) Instalações de reabastecimento de combustíveis e aprovisionamento de combustível nessas instalações, cujas taxas devem ser indicadas na fatura separadamente.

3 — Os serviços adicionais devem incluir:

a) O fornecimento de energia elétrica para tração, cujas taxas devem ser indicadas na fatura, separadamente das taxas de utilização dos meios de alimentação elétrica, sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei n.º 29/2006, de 15 de fevereiro;

b) O pré-aquecimento dos comboios de passageiros;

c) Contratos personalizados para controlo do transporte de mercadorias perigosas e para assistência na operação de comboios especiais.

4 — Os serviços auxiliares podem incluir:

a) O acesso à rede de telecomunicações;

b) O fornecimento de informações suplementares;

c) A inspeção técnica do material circulante;

d) Serviços de bilhética nas estações de passageiros;

e) Serviços pesados de manutenção prestados em instalações de manutenção destinadas a comboios de alta velocidade ou a outros tipos de material circulante que requeira instalações específicas.

ANEXO II

(a que se referem os artigos 3.º, 10.º, 13.º e 31.º)

Serviços a prestar às empresas ferroviárias

1 — O pacote mínimo de acesso inclui:

a) O tratamento dos pedidos de capacidade de infraestrutura ferroviária;

b) O direito de utilização da capacidade concedida;

c) A utilização da infraestrutura ferroviária, nomeadamente de agulhas e entroncamentos;

d) O comando da composição, incluindo a sinalização, a regulação, a expedição e a comunicação e transmissão de informações sobre o movimento da composição;

e) A utilização de meios de alimentação elétrica para tração, quando disponíveis;

f) Quaisquer outras informações necessárias à execução ou operação do serviço para o qual a capacidade foi concebida.

2 — Deve ser facultado o acesso, nomeadamente as vias de acesso, às seguintes instalações de serviço, se existirem, e aos serviços prestados nessas instalações:

a) Estações de passageiros, seus edifícios e outras instalações, incluindo a visualização de informações de viagem e local adequado para serviços de bilhética;

b) Terminais de mercadorias;

c) Estações de triagem e instalações de formação das composições, incluindo instalações de manobra;

d) Feixes de resguardo;

e) Instalações de manutenção, com exceção de instalações de manutenção destinadas a comboios de alta velocidade ou a outros tipos de material circulante que requeira instalações específicas;

f) Outras instalações técnicas, incluindo instalações de limpeza e de lavagem;

ANEXO III

(a que se refere o artigo 20.º)

Capacidade financeira

Para preenchimento do requisito de capacidade financeira, as empresas devem instruir o pedido de emissão de licença com os seguintes documentos:

a) Recursos financeiros disponíveis, nomeadamente extratos bancários, adiantamentos concedidos sobre contas correntes e empréstimos;

b) Relatórios e contas dos últimos 12 meses de exercício, incluindo a demonstração dos fluxos de caixa, aprovados nos termos da legislação aplicável;

c) Se a empresa não pode apresentar relatórios e contas aprovados relativamente aos últimos 12 meses, por ter iniciado a atividade há menos tempo ou não a ter ainda iniciado, deve apresentar os relatórios e contas que tenham sido aprovados ou acompanhar o pedido com informações tão completas quanto possível, por apresentação, nomeadamente, de contas previsionais;

d) Fundos e elementos do ativo mobilizáveis a título de garantia;

e) Fundos financeiros gerados pela atividade, nomeadamente as reservas, os resultados transitados e o resultado líquido de exercício;

f) Investimentos relevantes, nomeadamente com a aquisição de veículos, terrenos, edifícios, instalações e material circulante, incluindo os adiantamentos por conta, qualquer que seja a sua natureza;

g) Encargos sobre o património da empresa;

h) Documento comprovativo de que se encontra em situação regularizada perante a administração fiscal;

i) Documento comprovativo de que se encontra regularizada quanto às contribuições para a segurança social.

ANEXO IV

(a que se referem os artigos 27.º, 40.º e 41.º)

Conteúdo dos diretórios de rede

Os diretórios de rede previstos no artigo 27.º incluem as seguintes informações:

a) Um capítulo em que são enunciadas as características da infraestrutura à disposição das empresas ferroviárias, bem como as condições de acesso à mesma. A informação fornecida deve ser conciliada anualmente com, ou remeter para, a contida no registo da infraestrutura, nos termos do artigo 33.º do Decreto-Lei n.º 27/2011, de 17 de fevereiro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 182/2012, de 6 de agosto, 41/2014, de 18 de março, e 179/2014, de 18 de dezembro;

b) Um capítulo sobre os princípios de tarifação e o tarifário, que deve incluir todos os elementos relevantes do regime de tarifação, assim como informação, suficientemente pormenorizada sobre as taxas aplicáveis e o acesso aos serviços previstos no anexo II assegurados por um único prestador. Este capítulo deve apresentar pormenorizadamente a metodologia, as regras e, sendo o caso, as escalas utilizadas para aplicação dos artigos 31.º a 36.º, no que respeita aos custos e às taxas, e deve conter informações sobre as alterações ao montante das taxas já decididas ou previstas para os próximos cinco anos, se estiverem disponíveis;

c) Um capítulo sobre os princípios e os critérios de repartição da capacidade, que especifica as características gerais da capacidade de infraestrutura à disposição das empresas ferroviárias e as eventuais restrições à sua utilização, incluindo os condicionalismos previsíveis decorrentes da manutenção da rede. Deve especificar igualmente os procedimentos e prazos do processo de repartição. Fixa ainda os critérios específicos aplicáveis nesse processo, nomeadamente:

i) As modalidades de apresentação de pedidos de capacidade ao gestor de infraestrutura pelos candidatos;

ii) Os requisitos a que os candidatos devem obedecer;

iii) Os prazos dos processos de candidatura e de repartição e os procedimentos a seguir para solicitar informações sobre a planificação, bem como os procedimentos para a planificação dos trabalhos de manutenção previstos e improvistos;

iv) Os princípios que regem o processo de coordenação e o sistema de resolução de litígios disponível no quadro deste processo;

v) Os procedimentos a seguir e os critérios a utilizar quando a infraestrutura estiver congestionada;

vi) Informações sobre restrições à utilização da infraestrutura;

vii) As condições pelas quais são tidos em conta os anteriores níveis de utilização da capacidade para determinar prioridades no processo de repartição.

Este capítulo deve especificar as medidas adotadas para garantir o tratamento adequado dos serviços de mercadorias, dos serviços internacionais e dos pedidos *ad hoc* e deve conter um formulário-modelo para os pedidos de capacidade. O gestor de infraestrutura deve também publicar informações pormenorizadas sobre o processo de atribuição de canais horários internacionais.

d) Um capítulo com informações relativas aos pedidos para obtenção das licenças previstas no artigo 25.º e dos certificados de segurança emitidos nos termos do artigo 66.º-D do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, ou em que seja indicado um sítio na Internet em que essas informações são disponibilizadas gratuitamente em formato eletrónico;

e) Um capítulo com informações relativas aos procedimentos de resolução de litígios e vias de recurso em matérias relacionadas com o acesso à infraestrutura e aos serviços ferroviários e com o regime de melhoria do desempenho previsto no artigo 35.º;

f) Um capítulo com informações relativas ao acesso às instalações de serviço referidas no anexo II e à respetiva tarifação. Os operadores das instalações de serviço que não se encontrem sob a tutela do gestor de infraestrutura devem fornecer informações sobre as tarifas de acesso à instalação e de prestação de serviços e sobre as condições técnicas de acesso, para inclusão nos diretórios de rede ou indicar um sítio na Internet em que essas informações são disponibilizadas gratuitamente em formato eletrónico;

g) O modelo de acordo-quadro a celebrar pelo gestor de infraestrutura e o candidato, nos termos do artigo 42.º

ANEXO V

(a que se refere o artigo 30.º)

Princípios e parâmetros básicos dos contratos entre as autoridades competentes e os gestores de infraestrutura

O contrato deve especificar o disposto no artigo 30.º e incluir, pelo menos, os seguintes elementos:

a) O âmbito relativo à infraestrutura e às instalações de serviço, o qual deve ser estruturado de acordo com o anexo II e abranger todos os aspetos da gestão da infraestrutura, nomeadamente a conservação e a renovação da infraestrutura já em serviço. Se for o caso, pode ser coberta a construção de novas infraestruturas;

b) A estrutura dos pagamentos ou dos fundos atribuídos aos serviços de infraestrutura previstos no anexo II, à conservação e renovação e à redução do eventual défice de conservação e renovação. Se for o caso, pode abranger a estrutura dos pagamentos ou dos fundos atribuídos a novas infraestruturas;

c) Objetivos de desempenho direcionados para os utilizadores, na forma de indicadores e critérios de qualidade abrangendo elementos como:

i) Prestações dos comboios, nomeadamente em termos de velocidade e fiabilidade da linha, e satisfação dos clientes;

ii) Capacidade da rede;

iii) Gestão de ativos;

iv) Volumes de atividade;

v) Níveis de segurança;

vi) Proteção do ambiente.

d) O volume do eventual défice de conservação, bem como os ativos que saiam progressivamente de serviço e origem fluxos financeiros distintos;

e) Os incentivos referidos no n.º 1 do artigo 30.º, com exceção dos incentivos aplicados através de medidas regulamentares, nos termos do n.º 3 do artigo 30.º;

f) As obrigações mínimas, em conteúdo e frequência, do gestor de infraestrutura em matéria de comunicação de

informações, incluindo as informações a publicar anualmente;

g) A duração acordada do contrato, a qual deve ajustar-se à duração do programa de atividade, da concessão ou da licença do gestor de infraestrutura, se adequado, e o quadro e regras de tarifação definidos pelo Estado;

h) As regras a seguir em caso de perturbação importante do funcionamento da rede e em situações de emergência, incluindo planos de contingência e a cessação antecipada do contrato, e a prestação atempada de informações aos utilizadores;

i) As medidas corretivas a adotar em caso de inobservância das obrigações contratuais por qualquer das partes, ou em circunstâncias excecionais que afetem a disponibilidade do financiamento público, incluindo as condições e os procedimentos de renegociação e a cessação antecipada do contrato.

ANEXO VI

(a que se referem os artigos 32.º, 35.º e 63.º)

Requisitos relativos aos custos e taxas associados à infraestrutura ferroviária

1 — Os pares a ter em conta pelos gestores de infraestrutura, quando definirem a lista dos segmentos de mercado para introduzirem sobretaxas no regime de tarifação nos termos do n.º 1 do artigo 32.º, incluem, pelo menos, os:

- a) Serviços de passageiros/serviços de mercadorias;
- b) Comboios de transporte de mercadorias perigosas/ outros comboios de mercadorias;
- c) Serviços nacionais/serviços internacionais;
- d) Transporte combinado/comboios diretos;
- e) Serviços urbanos ou regionais de transporte de passageiros/serviços interurbanos de transporte de passageiros;
- f) Comboios completos/comboios de vagões isolados;
- g) Serviços ferroviários regulares/serviços ferroviários ocasionais.

2 — O regime de melhoria de desempenho previsto no artigo 35.º deve ter por base os seguintes princípios essenciais:

a) A fim de garantir o nível de desempenho acordado e de não comprometer a viabilidade económica dos serviços, o gestor de infraestrutura define, em concertação com os candidatos, os parâmetros essenciais do regime de melhoria do desempenho, em especial a valoração dos atrasos, os limiares de compensação a título do regime relativos à circulação de cada comboio e de todos os comboios da empresa num período dado;

b) O gestor de infraestrutura comunica à empresa ferroviária, pelo menos cinco dias antes da circulação da composição, o horário de serviço com base no qual são admitidos os atrasos. O gestor de infraestrutura pode aplicar um prazo de pré-aviso mais reduzido em caso de força maior ou de alteração tardia do horário de serviço;

c) Os atrasos são classificados nas classes e subclasses seguintes:

1 — Gestão da exploração/planificação da responsabilidade do gestor de infraestrutura:

- 1.1 — Organização do horário técnico;
- 1.2 — Formação dos comboios;
- 1.3 — Erros nos procedimentos operacionais;
- 1.4 — Aplicação incorreta das regras de prioridade;

1.5 — Pessoal;

1.6 — Outras causas.

2 — Instalações da infraestrutura da responsabilidade do gestor de infraestrutura:

- 2.1 — Instalações de sinalização;
- 2.2 — Instalações de sinalização em passagens de nível;
- 2.3 — Instalações de telecomunicações;
- 2.4 — Instalações de alimentação elétrica;
- 2.5 — Via;
- 2.6 — Estruturas;
- 2.7 — Pessoal;
- 2.8 — Outras causas.

3 — Causas imputáveis ao gestor de infraestrutura, relacionadas com o serviço de via e obras:

- 3.1 — Obras planeadas;
- 3.2 — Irregularidades na execução de obras;
- 3.3 — Limitação de velocidade por defeito da via;
- 3.4 — Outras causas.

4 — Causas imputáveis a outros gestores de infraestrutura:

- 4.1 — Causas imputáveis ao gestor de infraestrutura a montante;
- 4.2 — Causas imputáveis ao gestor de infraestrutura a jusante.

5 — Causas de natureza comercial imputáveis à empresa ferroviária:

- 5.1 — Tempo de paragem excedido;
- 5.2 — Pedido da empresa ferroviária;
- 5.3 — Operações de carregamento;
- 5.4 — Irregularidades do carregamento;
- 5.5 — Preparação comercial do comboio;
- 5.6 — Pessoal.
- 5.7 — Outras causas

6 — Material circulante da responsabilidade da empresa ferroviária:

- 6.1 — Escala de serviço;
- 6.2 — Formação do comboio pela empresa ferroviária;
- 6.3 — Problemas com as carruagens (transporte de passageiros);
- 6.4 — Problemas com os vagões (transporte de mercadorias);
- 6.5 — Problemas com os veículos de automotoras, locomotivas ou automotoras;
- 6.6 — Pessoal;
- 6.7 — Outras causas.

7 — Causas imputáveis a outras empresas ferroviárias:

- 7.1 — Causas imputáveis à empresa ferroviária seguinte;
- 7.2 — Causas imputáveis à empresa ferroviária precedente.

8 — Causas externas não imputáveis ao gestor de infraestrutura nem à empresa ferroviária:

- 8.1 — Greve;
- 8.2 — Trâmites administrativos;
- 8.3 — Influências externas;
- 8.4 — Condições meteorológicas e causas naturais;
- 8.5 — Atrasos devidos a causas externas na rede a jusante;
- 8.6 — Outras causas.

9 — Causas secundárias não imputáveis ao gestor de infraestrutura nem à empresa ferroviária:

- 9.1 — Riscos, acidentes e incidentes perigosos;
- 9.2 — Via ocupada por atraso do comboio;
- 9.3 — Via ocupada por atraso de outro comboio;
- 9.4 — Rotação;
- 9.5 — Correspondência;

9.6 — A determinar após inquérito.

d) Sempre que possível, os atrasos são atribuídos a uma única entidade, considerando quer a responsabilidade pela perturbação, quer a capacidade de restabelecer condições de tráfego normais;

e) No cálculo das compensações, tem-se em conta o atraso médio dos serviços de transporte com requisitos de pontualidade similares;

f) O gestor de infraestrutura comunica às empresas, com a maior brevidade, o montante calculado das compensações devidas a título do regime de melhoria do desempenho. O cálculo deve abranger todas as circulações com atraso num período máximo de um mês;

g) Sem prejuízo das vias de recurso disponíveis e do disposto no artigo 56.º, deve haver um mecanismo que permita resolver prontamente os litígios relacionados com o regime de melhoria do desempenho. O mecanismo de resolução de litígios é imparcial em relação às partes envolvidas. Quando o mecanismo for acionado, a decisão deve ser tomada no prazo de 10 dias úteis;

h) O gestor de infraestrutura publica anualmente o nível médio de desempenho conseguido pelas empresas ferroviárias, com base nos parâmetros essenciais de melhoria do desempenho.

ANEXO VII

(a que se referem os artigos 43.º e 44.º)

Calendário do processo de repartição

1 — O horário de serviço é fixado uma vez por ano civil.

2 — A mudança do horário de serviço tem lugar à meia-noite do segundo sábado de dezembro. Qualquer ajustamento a efetuar após o inverno, nomeadamente para ter em conta, se for caso disso, as alterações de horários do tráfego regional de passageiros, tem lugar à meia-noite do último sábado de junho de cada ano ou, sempre que necessário, com outra periodicidade entre estas datas. Os gestores de infraestrutura podem decidir datas diferentes; nesse caso, devem informar a Comissão se o tráfego internacional puder ser afetado.

3 — Os pedidos de capacidade a incluir no horário de serviço devem ser recebidos o mais tardar 12 meses antes da mudança do horário de serviço. O gestor de infraestrutura deve também considerar os pedidos recebidos após o prazo.

4 — O mais tardar 11 meses antes da mudança do horário de serviço, o gestor de infraestrutura assegura o estabelecimento de canais horários internacionais provisórios em cooperação com os outros gestores de infraestrutura relevantes. O gestor de infraestrutura assegura, na medida do possível, que esses canais horários sejam respeitados nos processos subsequentes.

5 — O mais tardar quatro meses após o prazo referido no ponto 3, o gestor de infraestrutura prepara e publica um projeto de horário de serviço.

6 — O gestor de infraestrutura toma uma decisão relativa aos pedidos recebidos após o termo do prazo referido no ponto 3, em conformidade com um processo publicado na especificação de rede.

O gestor de infraestrutura pode proceder a uma alteração do canal horário atribuído caso seja necessário assegurar o melhor ajustamento possível de todos os pedidos de canais

e tal seja aprovado pelo candidato ao qual o canal tenha sido atribuído. O gestor de infraestrutura deve atualizar o projeto de horário de serviço o mais tardar um mês antes da mudança do horário de serviço, a fim de incluir todos os canais horários atribuídos após o prazo referido no ponto 3.

7 — No caso de comboios que mudam de rede, e chegam com um atraso teórico não superior a 10 horas e, a partir de 14 de dezembro de 2019, 18 horas, o gestor de infraestrutura da outra rede não deve considerar o canal horário cancelado ou apresentar um pedido de atribuição de outro canal horário, incluindo se decidir atribuir um canal horário diferente, exceto se o candidato o informar de que o comboio não entrará na segunda rede. O gestor de infraestrutura comunica sem demora ao candidato o canal horário atualizado ou o novo canal horário incluindo, caso seja diferente, a ligação entre esse número de canal horário e o número do canal horário cancelado.

8 — No que se refere às restrições temporárias da capacidade das linhas ferroviárias, por razões tais como trabalhos na infraestrutura, incluindo restrições de velocidade associadas, peso por eixo, comprimento do comboio, tração ou gabarito («restrições de capacidade»), com uma duração superior a sete dias consecutivos e relativamente aos quais mais de 30 % volume de tráfego estimado para uma linha férrea por dia seja cancelado, cujo itinerário seja mudado, ou que seja substituído por outros modos de transporte, os gestores de infraestrutura em causa publicam todas as restrições de capacidade e os resultados preliminares da consulta aos candidatos pela primeira vez pelo menos 24 meses, na medida em que forem conhecidas, e, de forma atualizada, pela segunda vez, pelo menos 12 meses antes da mudança do horário de serviço em causa.

9 — Os gestores de infraestrutura em causa estabelecem igualmente um mecanismo através do qual discutem essas restrições de capacidade, caso o impacto das restrições de capacidade não se limite a uma só rede, em conjunto com os candidatos interessados, as associações de gestores de infraestruturas referidas no n.º 1 do artigo 40.º e os principais operadores das instalações de serviço em causa antes de serem publicadas pela primeira vez, a não ser que os gestores de infraestrutura e os candidatos concordem que tal mecanismo não é necessário. Estas discussões conjuntas devem contribuir para preparar os horários, incluindo a definição de itinerários alternativos.

10 — Quando da publicação pela primeira vez das restrições de capacidade em conformidade com o ponto 8, o gestor de infraestrutura deve lançar uma consulta aos candidatos e aos principais operadores das instalações de serviço em causa acerca das restrições de capacidade. Quando é necessária uma coordenação em conformidade com o ponto 11 entre a primeira e a segunda publicação das restrições de capacidade, os gestores de infraestrutura consultam pela segunda vez os candidatos e os principais operadores das instalações de serviço em causa entre o final dessa coordenação e a segunda publicação da restrição de capacidade.

11 — Antes de publicar as restrições de capacidade em conformidade com o ponto 8, caso o impacto das restrições de capacidade não se limite a uma só rede, os gestores de infraestruturas em causa, incluindo os que possam ser afetados pela mudança de itinerário dos comboios, devem coordenar entre si as restrições de capacidade que possam envolver um cancelamento, a mudança de itinerário de

um canal horário ou uma substituição por outros modos de transporte.

A coordenação antes da segunda publicação deve ficar pronta:

a) O mais tardar 18 meses antes da mudança do horário de serviço, caso mais de 50 % do volume de tráfego estimado para uma linha férrea por dia seja cancelado, o itinerário seja mudado, ou seja substituído por outros modos de transporte, durante mais de 30 dias consecutivos;

b) O mais tardar 13 meses e 15 dias antes da mudança do horário de serviço, caso mais de 30 % do volume de tráfego estimado para uma linha férrea por dia seja cancelado, o itinerário seja mudado, ou seja substituído por outros modos de transporte, durante mais de sete dias consecutivos;

c) O mais tardar 13 meses e 15 dias antes da mudança do horário de serviço, caso mais de 50 % do volume de tráfego estimado para uma linha férrea por dia seja cancelado, o itinerário seja mudado, ou seja substituído por outros modos de transporte, durante sete dias consecutivos ou menos.

Os gestores de infraestrutura devem, sempre que necessário, convidar os candidatos em atividade nas linhas em causa e os principais operadores das instalações de serviço em causa a envolverem-se nessa coordenação.

12 — No que se refere às restrições da capacidade com uma duração de sete dias consecutivos ou menos que não carecem de publicação em conformidade com o ponto 8 e relativamente às quais mais de 10 % do volume de tráfego estimado para determinada linha férrea por dia seja cancelado, o itinerário seja mudado ou seja substituído por outros modos de transporte, que ocorram durante o horário de serviço seguinte e das quais o gestor de infraestrutura se aperceba, o mais tardar seis meses e 15 dias antes da mudança do horário de serviço, o gestor de infraestrutura consulta os candidatos em causa acerca das restrições de capacidade previstas e comunica as restrições de capacidade atualizadas pelo menos quatro meses antes da mudança do horário de serviço. O gestor de infraestrutura deve fornecer informações pormenorizadas acerca dos canais horários propostos para comboios de passageiros o mais tardar após quatro meses e, para comboios de mercadorias, o mais tardar um mês antes do início da restrição da capacidade, exceto se o gestor de infraestrutura e os candidatos em causa chegarem a acordo sobre um prazo mais curto.

13 — Os gestores de infraestruturas podem decidir aplicar limiares mais rigorosos para as restrições de capacidade com base em percentagens inferiores dos volumes de tráfego estimados ou durações mais curtas do que as indicadas no presente anexo, ou ainda aplicar critérios adicionais aos nele referidos, na sequência de consulta aos candidatos e aos operadores das instalações. Os gestores de infraestruturas publicam os limiares e critérios de agregação das restrições de capacidade nas suas especificações da rede nos termos da alínea c) do anexo IV.

14 — O gestor de infraestrutura pode decidir não aplicar os prazos estabelecidos nos pontos 8 a 12 caso a restrição de capacidade seja necessária para restabelecer operações ferroviárias seguras, se o calendário dessas restrições estiver fora do controlo do gestor de infraestrutura ou se a sua aplicação se revelasse ineficaz em termos de custos ou irresponsável no que diz respeito à vida ou condições da infraestrutura, ou, ainda, se todos os candidatos em causa chegarem a acordo. Nesses casos e no caso de quaisquer

outras restrições de capacidade não sujeitas a consulta em conformidade com outras disposições do presente anexo, o gestor de infraestrutura deve consultar imediatamente os candidatos e os principais operadores das instalações de serviço em causa em causa.

15 — As informações a fornecer pelo gestor de infraestrutura em conjugação com os pontos 8, 12 ou 14 devem incluir:

- a) O dia planeado,
- b) O período do dia e, assim que possa ser estabelecida, a hora do início e do fim da restrição de capacidade,
- c) A secção da linha afetada pela restrição, e,
- d) Sempre que for aplicável, a capacidade das linhas alternativas.

O gestor de infraestrutura deve publicar essas informações, ou uma hiperligação que lhes dê acesso, nas suas especificações da rede, tal como se refere na alínea c) do anexo IV, devendo mantê-las atualizadas.

16 — No que se refere às restrições de capacidade com uma duração de pelo menos 30 dias consecutivos e que afetem mais de 50 % do volume de tráfego estimado para uma linha férrea, o gestor de infraestrutura fornece aos candidatos, a pedido destes, durante a primeira ronda de consultas, uma comparação das condições a estabelecer em pelo menos duas alternativas de restrições de capacidade. O gestor de infraestrutura deve conceber essas alternativas com base nas informações prestadas pelos candidatos por ocasião dos respetivos pedidos e conjuntamente com estes últimos.

A comparação deve, para cada alternativa, incluir pelo menos:

- a) A duração da restrição da capacidade,
- b) Os encargos indicativos devidos que se esperam para a infraestrutura,
- c) A capacidade disponível nas linhas alternativas,
- d) Os itinerários alternativos disponíveis, e
- e) Os tempos de viagem indicativos.

Antes de efetuar uma escolha entre alternativas às restrições de capacidade, o gestor de infraestrutura deve consultar os candidatos interessados e ter em conta os impactos das diferentes opções sobre esses candidatos e sobre os utilizadores dos serviços.

17 — No que se refere às restrições de capacidade com uma duração superior a 30 dias consecutivos e que afetem mais de 50 % do volume de tráfego estimado para determinada linha férrea, o gestor de infraestrutura estabelece critérios para a alteração de itinerários por tipos de comboios e serviços, tendo em conta os condicionalismos operacionais e comerciais do candidato, exceto se estes condicionalismos operacionais resultarem de decisões de gestão ou organização do candidato e sem prejuízo do objetivo de redução de custos do gestor de infraestrutura em conformidade com o n.º 1 do artigo 30.º O gestor de infraestrutura deve publicar nas especificações da rede estes critérios, juntamente com uma repartição provisória da capacidade restante dos diferentes tipos de serviços ferroviários sempre que agir em conformidade com o ponto 8. No final da consulta, e sem prejuízo das obrigações do gestor de infraestrutura nos termos da alínea c) do anexo IV, o gestor de infraestrutura, com base no feedback recebido dos candidatos, fornece às empresas ferroviárias em causa uma repartição indicativa por tipo de serviço da capacidade restante.

ANEXO VIII

(a que se refere o artigo 56.º)

Informações contabilísticas a apresentar, mediante pedido, à entidade reguladora

1 — Separação das contas:

a) Demonstrações de resultados e balanços distintos para os serviços de mercadorias, os serviços de passageiros e a gestão da infraestrutura;

b) Indicação, clara e precisa, das fontes e da utilização dos financiamentos públicos e outras formas de compensação, incluindo a descrição dos fluxos de caixa das várias atividades, com pormenor suficiente para se determinar como foram gastas essas verbas;

c) Rubricas de despesa e receita que permitam determinar se houve subvenção de umas atividades por outras, conforme prescreve a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes;

d) Metodologia utilizada para imputar custos às várias atividades;

e) Se a empresa em causa integrar um grupo, as contas regulamentares apresentadas devem respeitar ao grupo e a cada uma das empresas que o integram. Devem também conter os dados completos dos pagamentos interempresas.

2 — Monitorização das taxas de acesso à via:

a) As diferentes categorias de custos e, nomeadamente, informações suficientes sobre os custos marginais e sobre os custos diretos dos vários serviços ou grupos de serviços que permitam monitorizar as taxas de utilização da infraestrutura;

b) Informações suficientes para permitir monitorizar as taxas pagas por cada serviço (ou grupo de serviços); a pedido da entidade reguladora, essas informações devem incluir dados sobre o volume de cada serviço, os preços de cada serviço e as receitas totais relativas a cada serviço, provenientes de clientes internos e externos;

c) Os custos e as receitas referentes a cada serviço (ou grupo de serviços), fixados com base na metodologia de custos pertinente, conforme prescrito pela entidade reguladora, a fim de se poder detetar a existência eventual de práticas de tarifação anticoncorrenciais (subvenções cruzadas, preços predatórios ou tarifas excessivas).

3 — Indicação dos resultados financeiros:

a) Mapa dos resultados financeiros;

b) Mapa sinóptico das despesas;

c) Mapa das despesas de manutenção;

d) Mapa das despesas de exploração;

e) Mapa das receitas;

f) Se adequado, notas descritivas e explicativas.

111948735

SAÚDE**Portaria n.º 337-C/2018**

de 31 de dezembro

O termalismo encontra-se alinhado com o Plano Nacional de Saúde Revisão Extensão a 2020 e pode contribuir para o tratamento e prevenção de patologias crónicas, bem como para uma eventual redução da despesa em meios comple-

mentares de diagnóstico e terapêutica (MCDT) e em medicamentos, para além da diminuição do absentismo laboral, aumento da produtividade e melhoria da qualidade de vida.

Os tratamentos termais prestados aos utentes do Serviço Nacional de Saúde (SNS), foram financiados em regime livre segundo o mecanismo de reembolso até 2011, altura em que este financiamento foi suspenso.

O artigo 190.º da Lei n.º 114/2017, de 29 de dezembro, institui que, durante o ano de 2018, o Governo estabelece o regime de reembolso, mediante prescrição médica, das despesas com cuidados de saúde prestados nas termas.

Nesse enquadramento legal, o Despacho n.º 1492/2018, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 30, de 12 de fevereiro, criou a Comissão Interministerial, que entregou o Relatório Final com o estudo e proposta de implementação de modelos de comparticipação das despesas com cuidados de saúde, prestados em estabelecimentos termais.

Assim, através da presente portaria, e tendo como premissa os possíveis ganhos em saúde associados aos tratamentos termais, pretende-se implementar um projeto-piloto, com a duração máxima de um ano, baseado nos termos da proposta apresentada pela Comissão Interministerial criada através do Despacho n.º 1492/2018, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 30, de 12 de fevereiro.

O desiderato deste projeto-piloto prende-se com a necessidade de realizar uma cuidada avaliação dos benefícios efetivamente alcançados, com vista a definir a política a seguir em matéria de tratamentos termais prescritos e comparticipados pelo SNS, e construir um diálogo sustentável com os vários parceiros institucionais e profissionais desta área.

Assim, ao abrigo do disposto na alínea k) do n.º 4 do artigo 3.º do Anexo ao Decreto-Lei n.º 115/2017, de 7 de setembro, manda o Governo, pela Secretária de Estado da Saúde, o seguinte:

Artigo 1.º**Objeto**

1 — A presente portaria estabelece o regime de comparticipação do Estado no preço dos tratamentos termais prescritos nos Cuidados de Saúde Primários do Serviço Nacional de Saúde (SNS).

2 — O regime de comparticipação a que se refere o número anterior é válido durante o ano de 2019 e assume a forma de um projeto-piloto.

3 — O projeto-piloto referido no n.º 2 é objeto de avaliação dos resultados alcançados, de acordo com o previsto no n.º 2 do artigo 8.º

Artigo 2.º**Condições clínicas e tratamentos comparticipáveis**

1 — As condições clínicas e respetivas patologias elegíveis para efeitos de comparticipação de tratamentos termais, são as constantes do Anexo I à presente portaria, da qual faz parte integrante.

2 — Os atos e técnicas termais que podem integrar os tratamentos objeto de comparticipação, conforme a respetiva aplicabilidade a cada condição clínica, são os constantes do Anexo II à presente portaria, da qual faz parte integrante.

Artigo 3.º**Condições de comparticipação**

1 — O valor da comparticipação do Estado é de 35 % do preço dos tratamentos termais, com o limite de 95 € por conjunto de tratamentos termais.

2 — A comparticipação do Estado no preço dos tratamentos termais depende de prescrição médica pelos Cuidados de Saúde Primários do SNS.

3 — A comparticipação do Estado referida no n.º 1 do presente artigo abrange o conjunto de atos e técnicas que compõem cada tratamento termal, nos termos do plano de tratamentos definido pelo médico hidrologista em estabelecimento termal, na sequência da prescrição médica dos Cuidados de Saúde Primários do SNS.

4 — Cada tratamento termal deve perfazer uma duração entre 12 e 21 dias.

5 — Apenas pode ser comparticipado um tratamento por utente.

Artigo 4.º

Prescrição e prestação

1 — Os tratamentos termais objeto de comparticipação são prescritos por meios eletrónicos, preferencialmente de forma desmaterializada.

2 — O estabelecimento termal recebe a prescrição, em papel ou de forma desmaterializada, e adiciona, na plataforma referida no n.º 2 do artigo 6.º, os atos e técnicas que compõem cada tratamento termal.

3 — O prazo de validade da prescrição de tratamentos termais é de 30 dias.

4 — A prestação de tratamentos termais é assegurada pelos prestadores com licença de funcionamento emitida pela Direção-Geral da Saúde, nos termos do Decreto-Lei n.º 142/2004, de 11 de junho, na sua redação atual.

Artigo 5.º

Faturação e conferência de faturas

Os tratamentos objeto de comparticipação no âmbito da presente portaria são faturados às Administrações Regionais de Saúde ou Unidades Locais de Saúde, consoante o local de prescrição, através do Centro de Controlo e Monitorização do SNS.

Artigo 6.º

Sistemas de informação

1 — Compete aos Serviços Partilhados do Ministério da Saúde, E. P. E. (SPMS), assegurar a adaptação do *software* clínico para possibilitar a prescrição de tratamentos termais, nos termos definidos na presente portaria, no prazo máximo de 45 dias a contar da data da sua entrada em vigor.

2 — Compete aos SPMS assegurar a adaptação da plataforma de acesso à prescrição destinada às entidades prestadoras de pequena dimensão, no prazo máximo de 90 dias a contar da data da entrada em vigor da presente portaria.

3 — Compete aos Estabelecimento Termiais assegurar o cumprimento das condições técnicas para a utilização da plataforma de acesso à prescrição destinada às entidades prestadoras de pequena dimensão.

Artigo 7.º

Valor do projeto-piloto

O valor máximo do projeto-piloto é de 600 000 €.

Artigo 8.º

Acompanhamento e Avaliação

1 — A Administração Central do Sistema de Saúde, I. P., acompanha a implementação do disposto na presente portaria, assegurando a monitorização do número de utentes, por condição clínica e região de saúde, em articulação com as Administrações Regionais de Saúde e Unidades Locais de Saúde.

2 — Os resultados do projeto-piloto, objeto da presente portaria, são avaliados no primeiro trimestre de 2020, em condições a definir por despacho.

Artigo 9.º

Entrada em vigor e produção de efeitos

A presente portaria entra em vigor no dia seguinte à sua publicação.

A Secretária de Estado da Saúde, *Raquel de Almeida Ferreira Duarte Bessa de Melo*, em 28 de dezembro de 2018.

ANEXO I

Condições clínicas	Patologias associadas a cada condição clínica
1 — Reumáticas e Músculo Esqueléticas.	Orteoartrose. Artrite Reumatoide. Espondiloartropatias (anquilosante e outras). Out. Reumat. Inflamatórios. Síndromes Abarciculares. Rinite/Sinusite.
2 — Aparelho Respiratório — ORL.	Asma brônquica.
3 — Pele.	Urticária. Eczema. Psoríase.
4 — Metabólico-Endócrinas	Hiperuricemia/Gota. Obesidade. Diabetes. Dislipidemia.
5 — Aparelho Digestivo	Gastroduodenais. Hepatobiliares. Colonopatias.
6 — Aparelho Circulatório.	Hipertensão Arterial. Insuficiência Venosa. Sínd. Hemorroidários.
7. — Aparelho Nefro-urinário . . .	Litíase. Cistite crónica.
8 — Ginecológicas.	Vulvovaginites.
9 — Sangue	Anemia.
10 — Sistema Nervoso	Neurológicas. Psiquiátricas.

ANEXO II

Atos e técnicas termiais

- I — Consulta médica/accompanhamento médico.
- II — Hidropinia.
- III — Técnicas de imersão.
- IV — Técnicas de duche.
- V — Técnicas de vapor.
- VI — Técnicas especiais (aparelho respiratório, outras técnicas).
- VII — Técnicas complementares.

I SÉRIE



Depósito legal n.º 8814/85 ISSN 0870-9963

Diário da República Eletrónico:

Endereço Internet: <http://dre.pt>

Contactos:

Correio eletrónico: dre@incm.pt

Tel.: 21 781 0870

Fax: 21 394 5750
