



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO — 6\$40

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e a assinaturas de «Diário do Governo» e do «Diário das Sessões», deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5, Lisboa-1.

ASSINATURAS	
As três séries . . . Ano	850\$
A 1.ª série . . .	340\$
A 2.ª série . . .	340\$
A 3.ª série . . .	320\$
Apêndices (art. 2.º, n.º 2, do Dec. n.º 365/70) — anual,	300\$
«Diário das Sessões» e «Actas da Câmara Corporativa» — por cada período legislativo,	300\$
Para o estrangeiro e ultramar acresce o porte do correio	

O preço dos anúncios é de 12\$ a linha, acrescido do respectivo imposto do selo, dependendo a sua publicação do pagamento antecipado a efectuar na Imprensa Nacional-Casa da Moeda, quando se trate de entidade particular.

CONDIÇÕES DE ASSINATURAS

«Diário do Governo»:

As 3 séries: 850\$ por ano ou 450\$ por semestre.

A 1.ª série: 340\$ por ano ou 180\$ por semestre.

A 2.ª série: 340\$ por ano ou 180\$ por semestre.

A 3.ª série: 320\$ por ano ou 170\$ por semestre.

Apêndices (art. 2.º, n.º 2, do Dec. n.º 365/70) — anual, 300\$.

«Diário das Sessões» e «Actas da Câmara Corporativa» — por cada período legislativo, 300\$.

Para o estrangeiro e ultramar acresce o porte do correio.

O «Diário das Sessões» e as «Actas da Câmara Corporativa» do presente período legislativo são distribuídos gratuitamente a todos os assinantes que recebam a 1.ª série do «Diário do Governo».

A venda e a aceitação de assinaturas do apêndice ao «Diário do Governo», «Boletim da Propriedade Industrial», processam-se na Repartição da Propriedade Industrial, Campo das Cebólas, Lisboa, nas seguintes condições:

Continente, ilhas adjacentes e ultramar — 200\$.

Espanha e colónias espanholas — 300\$.

Outros países — 400\$.

Número avulso, cada 4 páginas — 1\$60.

SUMÁRIO

Presidência do Conselho:

Declaração:

De ter sido rectificadada a Portaria n.º 1/73, de 2 de Janeiro, respeitante a transportes aéreos não regulares entre Portugal e os Estados Unidos da América ou o Canadá.

Portaria n.º 154/73:

Aprova o orçamento privativo das forças terrestres ultramarinas de Moçambique para o ano de 1973.

Portaria n.º 155/73:

Aprova o orçamento privativo das forças aéreas ultramarinas de Moçambique para o ano de 1973.

Ministério das Finanças:

Portaria n.º 156/73:

Fixa as percentagens consignadas no artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 42 641, de 12 de Novembro de 1959, relativamente ao ano económico de 1972 (taxa de fiscalização bancária).

Portaria n.º 157/73:

Eleva à 1.ª classe a Repartição de Finanças do Concelho de Águeda e fixa o seu quadro de pessoal.

Ministérios das Finanças e do Ultramar:

Decreto n.º 78/73:

Fixa em 300 000 contos a importância das obrigações a emitir no ano de 1973 pelo Governador-Geral de Moçambique, ao abrigo do n.º 1 do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 49 414, de 24 de Novembro de 1969.

Portaria n.º 158/73:

Autoriza a emissão da obrigação geral correspondente à 10.ª e 11.ª séries do empréstimo interno amortizável denominado «Obrigações de fomento ultramarino, 6 por cento, 1969, III Plano de Fomento para 1968-1973».

Ministério do Ultramar:

Decreto-Lei n.º 79/73:

Eleva para 1 200 000 contos a importância total nominal do empréstimo autorizado pelo Decreto-Lei n.º 49 414, de 24 de Novembro de 1969.

Ministério das Comunicações:

Decreto-Lei n.º 80/73:

Revê o sistema legal regulador da definição e actualização da rede de linhas férreas, a exploração do transporte ferroviário e a coordenação deste com outros meios de transporte.

Ministério das Corporações e Previdência Social:

Despacho:

Alarga ao pessoal de serviço doméstico e às respectivas entidades patronais o âmbito de várias caixas de previdência.

Decreto-Lei n.º 81/73:

Integra no regime das caixas sindicais de previdência o pessoal de serviço doméstico e as respectivas entidades patronais.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

Secretaria-Geral

Segundo comunicação do Ministério das Comunicações, Gabinete do Secretário de Estado das Comunicações e Transportes, a Portaria n.º 1/73, publicada no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 1, de 2 de Janeiro, e cujo original se encontra arquivado nesta Secretaria-Geral, saiu com a seguinte inexactidão, que assim se rectifica:

No n.º 2.º, onde se lê: «... a partir de 30 de Junho de 1973 ...», deve ler-se: «... a partir de 1 de Outubro de 1973 ...».

Esta declaração anula e substitui a publicada no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 18, de 22 de Janeiro de 1973.

Secretaria-Geral da Presidência do Conselho, 15 de Fevereiro de 1973. — O Secretário-Geral, *Diogo de Paiva Brandão*.

DEFESA NACIONAL

Gabinete do Ministro

Portaria n.º 154/73

de 2 de Março

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Defesa Nacional, nos termos do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 448/72, de 13 de Novembro, aprovar e pôr em vigor para o ano de 1973, com os valores seguidamente designados, o orçamento privativo das forças terrestres ultramarinas de Moçambique:

Receita ordinária:

Transferências — Sector público:

Contribuição do Estado de Moçambique:

Do Orçamento Geral do Estado, nos termos do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 448/72, de 13 de Novembro	149 065 548\$00
Dos serviços autónomos, organismos de coordenação económica, fundos ou serviços especiais do Estado, nos termos do artigo 1.º do Decreto n.º 45 605, de 9 de Março de 1964	316 062 102\$00
Da receita do selo de defesa	253 000 000\$00
Dos serviços autónomos integrados no património da metrópole, nos termos do artigo único do Decreto-Lei n.º 45 452, de 18 de Dezembro de 1963	34 500 000\$00
Do crédito especial a abrir no decorrer do exercício económico ...	73 812 350\$00

Transferências — Exterior:

Complemento da metrópole — Do Orçamento Geral do Estado — Despesa extraordinária — Forças militares extraordinárias no ultramar	263 560 000\$00
Receitas consignadas ao Fundo de Defesa Militar do Ultramar:	

Contribuição do Estado de Moçambique — Do Orçamento Geral do Estado	93 130 000\$00
	<u>1 183 130 000\$00</u>

Despesa ordinária:

Total da despesa (a) 1 183 130 000\$00

(a) Inclui 93 130 000\$ de despesa consignada ao Fundo de Defesa Militar do Ultramar.

Presidência do Conselho, 19 de Fevereiro de 1973. — O Ministro da Defesa Nacional, *Horácio José de Sá Viana Rebelo*.

Para ser publicada no *Boletim Oficial* do Estado de Moçambique. — *J. da Silva Cunha*.

Portaria n.º 155/73

de 2 de Março

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Defesa Nacional, nos termos do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 448/72, de 13 de Novembro, aprovar e pôr em vigor para o ano de 1973, com os valores seguidamente designados, o orçamento privativo das forças aéreas ultramarinas de Moçambique.

Receita ordinária:

Transferências — Sector público:

Contribuição do Estado de Moçambique:

Do Orçamento Geral do Estado, nos termos do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 448/72, de 13 de Novembro	47 600 000\$00
Dos serviços autónomos, organismos de coordenação económica, fundos ou serviços especiais do Estado, nos termos do artigo 1.º do Decreto n.º 45 605, de 9 de Março de 1964	108 000 000\$00
Da receita do selo de defesa	76 900 000\$00
Dos serviços autónomos integrados no património da metrópole, nos termos do artigo único do Decreto-Lei n.º 45 452, de 18 de Dezembro de 1963	11 000 000\$00
De crédito especial a abrir no decorrer do exercício económico ...	23 500 000\$00
	<u>267 000 000\$00</u>

Despesa ordinária:

Total da despesa 267 000 000\$00

Presidência do Conselho, 19 de Fevereiro de 1973. — O Ministro da Defesa Nacional, *Horácio José de Sá Viana Rebelo*.

Para ser publicada no *Boletim Oficial* do Estado de Moçambique. — *J. da Silva Cunha*.

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

SECRETARIA DE ESTADO DO TESOURO

Inspeção-Geral de Crédito e Seguros

Inspeção de Crédito

Portaria n.º 156/73

de 2 de Março

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Secretário de Estado do Tesouro, fixar em 0,025, para

os estabelecimentos especiais de crédito, com a excepção referida no § 3.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 42 641, de 12 de Novembro de 1959, e em 0,2, para as restantes instituições de crédito e parabancárias, relativamente ao ano económico de 1972, as percentagens consignadas no artigo 8.º do mesmo decreto-lei, devendo, quanto à liquidação e cobrança das respectivas importâncias, observar-se o disposto no Decreto n.º 15 901, de 27 de Agosto de 1928.

Secretaria de Estado do Tesouro, 15 de Fevereiro de 1973. — O Secretário de Estado do Tesouro, *José Luís Sapateiro*.

SECRETARIA DE ESTADO DO ORÇAMENTO

Direcção-Geral das Contribuições e Impostos

Portaria n.º 157/73

de 2 de Março

Nos termos do artigo 23.º da Organização, aprovada pelo Decreto n.º 45 095, de 29 de Junho de 1963, § 1.º do artigo 2.º e § 1.º do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 48 405, de 29 de Maio de 1968:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Finanças, que seja elevada à 1.ª classe a Repartição de Finanças do Concelho de Águeda e que o seu quadro fique constituído por um secretário de finanças de 1.ª classe, um secretário de finanças de 2.ª classe, um secretário de finanças de 3.ª classe, oito aspirantes e sete oficiais ou escriturários-dactilógrafos.

O actual chefe daquela Repartição será mantido na chefia até ao sexénio, nos termos do § 2.º do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 48 405.

O lugar reduzido na categoria de secretário de finanças de 3.ª classe só se considera extinto quando vagar.

Ministério das Finanças, 15 de Fevereiro de 1973. — O Ministro das Finanças, *Manuel Artur Cotta Agostinho Dias*.

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DO ULTRAMAR

Decreto n.º 78/73

de 2 de Março

Pelos Decretos-Leis n.ºs 49 414, de 24 de Novembro de 1969, e 79/73, de 2 de Março, foi o Governador-Geral de Moçambique autorizado a contrair naquele Estado um empréstimo amortizável denominado «Obrigações de fomento ultramarino, 6 por cento, 1969, III Plano de Fomento, 1968-1973», até à importância total nominal de 1 200 000 contos, cujo produto se destina a financiar empreendimentos económicos incluídos no III Plano de Fomento daquele Estado, devendo ser fixada, por decreto dos Ministros das Finanças e do Ultramar, a importância máxima das obrigações a emitir anualmente.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo único. Nos termos do n.º 2 do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 49 414, de 24 de Novembro de 1969, é fixada em 300 000 contos a importância das obrigações a emitir no ano de 1973 pelo Governador-Geral de Moçambique, ao abrigo do n.º 1 do artigo 1.º do referido diploma.

Marcello Caetano — Manuel Artur Cotta Agostinho Dias — Joaquim Moreira da Silva Cunha.

Promulgado em 23 de Fevereiro de 1973.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

Para ser publicado no *Boletim Oficial* do Estado de Moçambique. — *J. da Silva Cunha.*

Portaria n.º 158/73

de 2 de Março

Tendo em conta o disposto nos artigos 9.º do Decreto-Lei n.º 49 414, de 24 de Novembro de 1969, e únicos do Decreto-Lei n.º 79/73, de 2 de Março, e do Decreto n.º 78/73, de 2 de Março:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e do Ultramar, o seguinte:

1.º De harmonia com o disposto nos Decretos-Leis n.º 49 414, de 24 de Novembro de 1969, e 79/73, de 2 de Março, e no Decreto n.º 78/73, de 2 de Março, é autorizada a Direcção Provincial dos Serviços de Finanças de Moçambique a emitir a obrigação geral correspondente à 10.ª e 11.ª séries do empréstimo interno amortizável denominado «Obrigações de fomento ultramarino, 6 por cento, 1969, III Plano de Fomento para 1968-1973», na importância de 200 000 contos.

2.º As obrigações deste empréstimo, no valor nominal de 1000\$, vencem o juro de 6 por cento ao ano, pagável semestralmente, a partir de 15 de Julho de 1973, e são representadas em títulos de cupão, ao portador, de 1, 5, 10, 50 e 100 obrigações, ou em certificados de dívida inscrita.

3.º Os títulos ou certificados representativos das séries a emitir poderão ser provisórios, fazendo-se a sua substituição por definitivos no prazo máximo de um ano.

4.º As obrigações de cada série serão obrigatoriamente amortizadas ao par, por sorteio, em oito anuidades iguais, de 12 500 contos, devendo a primeira amortização ter lugar em 15 de Julho de 1977.

5.º O Governador-Geral de Moçambique poderá antecipar, no entanto, a amortização mediante prévia autorização conjunta dos Ministros das Finanças e do Ultramar.

6.º Poderá o Governador-Geral de Moçambique contratar com o Banco Nacional Ultramarino ou com outras instituições de crédito do Estado de Moçambique a colocação, no todo ou em parte, dos títulos ou fazê-la por subscrição pública ou por venda no mercado, não devendo, porém, o encargo efectivo do empréstimo, excluídas as despesas da sua representação, exceder 6¹/₄ por cento.

7.º As obrigações cuja emissão foi autorizada podem ser adquiridas pelos residentes em qualquer outro território nacional e são transmissíveis por todos os modos admitidos em direito.

8.º Só podem ser negociados fora do Estado de Moçambique os títulos cuja exportação tiver sido legalmente efectuada.

9.º As obrigações serão admitidas à cotação nas bolsas de valores existentes no território nacional, com dispensa de todos os encargos.

10.º As obrigações deste empréstimo, além de gozarem do aval do Estado, que garante o integral pagamento do seu capital e juros, beneficiam ainda dos seguintes direitos, isenções e regalias:

- a) Pagamento integral dos juros e reembolsos, a partir do vencimento ou amortização, por força das receitas gerais do Estado de Moçambique;
- b) Recebimento de juros e reembolsos na moeda do território nacional para onde tiverem sido exportadas, sendo os respectivos pagamentos efectuados por força das disponibilidades das contas do Tesouro do Estado de Moçambique;
- c) Isenção de todos os impostos, quer ordinários, quer extraordinários, sobre o capital ou juros, inclusive os do selo, salvo o imposto sobre as sucessões e doações, quando devido pela transmissão do capital;
- d) Impenhorabilidade, excepto quando voluntariamente oferecidas;
- e) Recebimento por antecipação, dentro do bimestre anterior ao vencimento, de juros correspondentes ao tempo decorrido, mediante pagamento de um prémio sobre a importância antecipada, calculado à taxa de desconto do Banco Nacional Ultramarino e tendo em conta o tempo que faltar para o referido vencimento.

11.º No orçamento do Estado de Moçambique serão inscritas as verbas indispensáveis para ocorrer aos encargos deste empréstimo.

Ministérios das Finanças e do Ultramar, 22 de Fevereiro de 1973. — O Ministro das Finanças, *Manuel Artur Cotta Agostinho Dias*. — O Ministro do Ultramar, *Joaquim Moreira da Silva Cunha*.

Para ser publicada no *Boletim Oficial* do Estado de Moçambique. — *J. da Silva Cunha*.

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Gabinete de Planeamento e Integração Económica

Decreto-Lei n.º 79/73

de 2 de Março

Pelo Decreto-Lei n.º 49 414, de 24 de Novembro de 1969, foi autorizado o Governador-Geral de Moçambique a contrair, naquele Estado, um empréstimo denominado «Obrigações de fomento ultramarino, 6 por cento, 1969, III Plano de Fomento, para 1968-1973», até à importância total de 1 milhão de contos.

Como se encontram praticamente subscritas todas as séries, cuja emissão foi autorizada ao abrigo do citado decreto-lei, torna-se necessário aumentar o valor total do empréstimo em 200 000 contos.

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. — 1. É elevada para 1 200 000 contos a importância total nominal do empréstimo autorizado pelo Decreto-Lei n.º 49 414, de 24 de Novembro de 1969.

2. São aplicáveis às novas séries a emitir todas as disposições contidas no Decreto-Lei n.º 49 414.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. — *Marcello Caetano* — *Joaquim Moreira da Silva Cunha*.

Promulgado em 23 de Fevereiro de 1973.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

Para ser publicado no *Boletim Oficial* do Estado de Moçambique. — *J. da Silva Cunha*.

Para ser presente à Assembleia Nacional.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 80/73

de 2 de Março

1. O sistema legal que regula a definição e actualização da rede de linhas férreas, a exploração do transporte ferroviário e a coordenação deste com outros modos de transporte assenta ainda em premissas que a evolução dos últimos decénios tornou inadequadas em face das actuais exigências de flexibilidade e racionalização da produção de serviços de transporte.

Julgou-se oportuno rever esse sistema de modo a eliminar os maiores desajustamentos entre a regulamentação vigente e o espírito que deve presidir ao desenvolvimento da moderna gestão do serviço público de transporte ferroviário. E pareceu adequada a oportunidade para se definir, de forma coordenada e sistemática, o enquadramento legal desse meio de transporte, eliminando uma dispersão de normas por diversos diplomas que se vinha revelando impeditiva de uma visão global do pensamento do legislador.

2. Desde a publicação do Decreto-Lei n.º 38 246, de 9 de Maio de 1951, que estabeleceu as bases do actual contrato de concessão da rede ferroviária metropolitana à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (C. P.), as coordenadas da gestão dos caminhos de ferro, em geral, têm continuado a alterar-se progressivamente num duplo sentido:

- a) Por um lado, de um mercado outrora estabilizado na base de um monopólio de facto, evoluiu-se rapidamente para uma dinâmica concorrencial que por toda a parte tem imposto não só a renovação das estruturas empresariais do caminho de ferro e o reforço da sua actuação comercial, como também a própria revisão da vocação do transporte ferroviário nos dias de hoje;

b) Por outro lado, assistiu-se ao crescimento das exigências do público, às quais só se torna possível responder através de uma maior flexibilidade de actuação e de pesados investimentos.

Acresce que, entre nós, não foi possível ir realizando, ao ritmo desejável, as modificações estruturais e a renovação do material que as circunstâncias aconselhavam, daí tendo resultado uma profunda descapitalização da empresa concessionária, acompanhada de envelhecimento acentuado e generalizado da exploração ferroviária, o que levou a uma substancial inadequação do caminho de ferro às necessidades presentes do País.

Para fazer face a este estado de coisas, a empresa propôs e o Governo incluiu no III Plano de Fomento um amplo programa de renovação, que se encontra em pleno desenvolvimento, embora a natureza e a vastidão dos empreendimentos a realizar impeçam que a melhoria dos transportes subsequente se concretize a curto prazo.

A profunda revisão da política ferroviária agora em curso envolve onerosos investimentos, cuja rentabilidade social tem de ser devidamente ponderada, no contexto do sistema de transportes do território metropolitano continental, ao mesmo tempo que a empresa concessionária procede à sua reorganização interna, de modo que possam equilibrar-se as exigências do serviço público com os imperativos de uma correcta gestão comercial.

3. Na estruturação das novas normas reguladoras dos transportes ferroviários procurou dar-se tradução aos princípios já definidos no III Plano de Fomento, de entre os quais se salientam os seguintes:

- Continuação da elaboração de planos de modernização e equipamento, sucessivamente aperfeiçoados tendo em vista a evolução do tráfego e a rentabilidade económica dos investimentos;
- Estudo da exploração económica da rede, segundo critérios não estritamente empresariais, mas tendo também em conta as necessidades e acções de desenvolvimento regional, com vista às correspondentes opções sobre a manutenção ou o encerramento de linhas e de estações;
- Contribuição do Estado no financiamento das infra-estruturas ferroviárias de interesse geral e de longa duração;
- Saneamento da situação financeira da empresa ferroviária;
- Eliminação gradual das subvenções económicas de exploração e sua substituição por indemnizações compensatórias;
- Prosseguimento da normalização das contas ferroviárias e da contabilidade analítica da exploração;
- Dinamização da gestão comercial da empresa, promovendo a captação dos tráfegos mais adequados, em especial os de mercadorias em comboio completo e os de passageiros a grandes velocidades para longas distâncias;
- Reorganização administrativa e económica, de forma a incutir à empresa maior dinamismo empresarial e adequada autonomia de gestão, com eventuais repercussões no seu estatuto jurídico.

4. É dentro deste quadro de preocupações que se ajustam os novos princípios respeitantes à definição da rede ferroviária nacional, à sua reavaliação, em função da vocação actual do caminho de ferro, e à elaboração dos planos da sua actualização, atentas as realidades nacionais e as orientações que vêm sendo seguidas nos demais países europeus.

Salienta-se a tal propósito, em primeiro lugar, a revogação do plano geral da rede ferroviária, aprovada pelo Decreto com força de lei n.º 18 190, de 10 de Abril de 1930, que se encontra totalmente ultrapassado, mas impunha ainda, pela sua teórica vigência, um certo número de condicionamentos que urge eliminar. Em contrapartida, define-se a rede ferroviária nacional com base nas linhas férreas e ramais actualmente concedidos à C. P., incluindo-se ainda na definição as linhas e ramais que de futuro venham a ser integrados na concessão única, no âmbito da execução de planos de actualização da rede.

Em segundo lugar, cabe pôr em relevo o regime que se consagra quanto à supressão ou redução do serviço ferroviário em linhas e ramais, bem como em estações, em que ele se não revele comercialmente viável, nem razões ponderosas de interesse público o imponham. A salvaguarda dos interesses legítimos das populações levará, em tais situações, ao estabelecimento obrigatório de serviços rodoviários de substituição, completando os já existentes para que se corresponda cabalmente aos interesses de deslocação de pessoas e bens até então dependentes do transporte ferroviário. Além disso, admite-se que, ponderados os objectivos da política geral de transportes e os termos dos planos de actualização, possa vir a proceder-se ao levantamento das vias e demais equipamentos fixos das linhas ou ramais em que haja cessado total e definitivamente a exploração.

Finalmente, não pode ignorar-se a necessidade de colmatar, a curto prazo, lacunas existentes na rede ferroviária das regiões urbanas de Lisboa e Porto. Aqui, os eixos ferroviários constituirão o suporte essencial do transporte de grandes massas de passageiros e deverão garantir os pontos de apoio indispensáveis para a recolha e distribuição de mercadorias.

A longo prazo, é de admitir que no País outras regiões possam enfrentar problemas de transporte em que ao caminho de ferro venha a atribuir-se uma função do mesmo tipo da que, desde já, se impõe naquelas regiões. Mas, a menos que a tecnologia dos transportes tenha uma evolução diferente da que ora se prevê, deverá o caminho de ferro, no litoral do continente e a longo prazo, preparar-se para um transporte a elevadas velocidades, com recurso a meios não convencionais.

5. A circunstância de o transporte ferroviário constituir um serviço público, explorado em regime de concessão, determina a necessidade de equacionar as obrigações e condicionamentos impostos à empresa concessionária, em nome dos interesses públicos que em primeira linha incumbe prosseguir, com as exigências derivadas da sua qualidade de empresa cuja gestão deve obedecer aos princípios específicos dos agentes económicos privados, tendo em vista a natureza do respectivo campo de actividade.

Este o mais delicado de todos os problemas com que se defronta o transporte ferroviário, porque não pode abstrair-se de toda uma tradição de funcionamento da empresa e das exigências que para ela ressaltaram do exercício de poderes de tutela fortemente compulsivos, no campo da sua actuação prática.

A esta luz, compreender-se-á a motivação do princípio expresso de que a exploração ferroviária deverá vir a concentrar-se, de forma prioritária, em determinados tipos de transportes, que constituem a sua reconhecida vocação técnico-económica. É uma viragem profunda no que a colectividade pede ao caminho de ferro.

Aliás, se por esta via se pretende contribuir para a racionalização da exploração do transporte ferroviário, não se poderá esquecer que tal orientação é básica para uma eficaz política de coordenação de transportes.

A mesma ordem de considerações subjaz à acentuação do princípio da gradual equiparação das obrigações de serviço público que impendem sobre a empresa ferroviária às que oneram as demais empresas transportadoras dela concorrentes; e justifica, ainda, que se propugne o estabelecimento dos meios institucionais adequados a promover a complementarização técnica e funcional da ferrovia com os outros meios de transporte.

6. A elevada competitividade que vem caracterizando o mercado dos transportes levou a que se procurasse dotar a concessionária ferroviária com uma maior flexibilidade de actuação em vários aspectos, nomeadamente no que toca ao exercício da sua função comercial.

Nesta orientação, o sistema ora estabelecido assenta numa distinção fundamental entre transportes com especial incidência do interesse público, para os quais prevalece a ideia da tutela governamental, com fixação imperativa de preços, e serviços de forte propensão comercial, em relação aos quais é reconhecida à concessionária ampla liberdade de actuação, dentro de limites tarifários superiormente aprovados.

Visa-se, deste modo, a criar condições para uma gestão comercial flexível e captativa, permitindo, nomeadamente, a conveniente diversificação sectorial da actuação tarifária, na base de uma adequação dos preços aos custos, que é elemento indispensável de uma sã política comercial. Este é, de resto, um dos pressupostos para uma igualização efectiva das bases de desenvolvimento da concorrência.

A outros, porém, haveria de atender-se, como sejam os relativos à harmonização da fiscalidade, das características tecnológicas, do custo das infra-estruturas e das condições de gestão do factor mão-de-obra.

Mas estes são problemas que deverão encontrar pleno reconhecimento no quadro de uma lei de coordenação de transportes, que, se está nos intuitos do Governo, não se julgou dever prevalecer sobre a aplicação ao transporte ferroviário das novas disposições legais que o processo de reconversão reclama sem mais demora.

7. Afora o já referenciado regime do estabelecimento dos transportes rodoviários de substituição, nos casos de encerramento de linhas ou ramais, ou-

tros pontos mereceram atenção no tocante à coordenação do transporte ferroviário com outros meios de transporte.

Desde logo, verte-se em novos moldes o regime especial que, desde o Decreto-Lei n.º 38 246, norteia a exploração pela concessionária ferroviária de transportes por outros meios. Teve-se em vista eliminar dúvidas interpretativas que impediram quase totalmente a actuação das faculdades conferidas àquela empresa em tal matéria, bem como estabelecer um justo equilíbrio com os interesses das empresas eventualmente concorrentes da C. P. no campo específico dos transportes rodoviários colectivos de passageiros.

8. Finalmente, actualiza-se o quadro das relações entre o Estado e a concessionária ferroviária, dentro do contexto geralmente seguido na Europa, procurando definir-se mais claramente o regime da assistência financeira a prestar pelo primeiro à segunda, quer com vista à construção ou renovação de linhas, quer com destino à cobertura de resultados negativos da exploração.

A este propósito, cabe referência especial ao regime das indemnizações compensatórias a prestar pelo Governo, que se define com maior clareza, daí resultando, como consequência, também maior clareza nas responsabilidades respeitantes à gestão da rede ferroviária.

Para tanto, torna-se necessário o apuramento contabilístico e a compensação financeira das vantagens e dos encargos anormais que desequilibram as condições de concorrência no mercado dos transportes, quer por motivos de interesse público estranhos ao desenvolvimento corrente da gestão ferroviária, quer por motivos que, contrariando a evolução normal do mercado, alteram favorável ou desfavoravelmente, por forma artificial, a situação financeira dos caminhos de ferro.

Posto em prática na generalidade dos países europeus e recomendado pelos organismos internacionais especializados, este dispositivo revela-se um instrumento de largo alcance na melhoria da gestão do caminho de ferro. Por um lado, isolando os custos das intervenções estaduais em favor de categorias económicas e sociais determinadas, permite compará-los com os benefícios a obter e assim aquilatar da utilidade da sua subsistência. Por outro lado, reduzindo o *deficit* da exploração às suas verdadeiras proporções, afirma-se como um precioso auxiliar na responsabilização e estímulo psicológico do pessoal. Além disso, contribui para garantir às empresas exploradoras dos diversos meios de transporte a indispensável igualdade de condições de partida e, possibilitando o apuramento do custo real dos serviços, cria as condições para a prática, dentro dos limites da autonomia de gestão, de uma política tarifária conforme aos princípios económicos.

É evidente que, neste domínio, as compensações a conceder pelo Estado à concessionária estarão justificadas quando se verifique — e na medida em que se verifique — a insuficiência das tarifas, globalmente consideradas, para cobrir o custo normal de uma exploração diligentemente conduzida ou quando à empresa se imponham condicionalismos ou obrigações

com reflexos directos ou indirectos nos seus custos e resultados. E, em qualquer caso, só haverá que falar de compensações líquidas, como saldo do encontro entre essas desvantagens, que circunstâncias de ordem social ou económica forçam a criar ou a manter, e as vantagens excepcionais (no sentido de se não conterem naturalmente no estatuto normal da concessão de serviços públicos ou no quadro jurídico e económico do seu funcionamento no sector dos transportes) que à concessionária se proporcionem.

A este propósito, convirá sublinhar a consciência que se tem de que todas as medidas apontadas — redefinição e actualização da rede ferroviária, coordenação dos transportes e esquemas simplificados de articulação financeira entre o Estado e a Companhia — só contarão, para a solução dos problemas de fundo que a exploração dos caminhos de ferro portugueses suscita, na medida em que esteja assegurada uma continuada e dinâmica acção no interior da própria empresa, tendo em vista — com a assistência técnica qualificada, interna e externa, que se torne necessária — a reformulação apropriada das suas estruturas orgânicas, a todos os escalões, e, onde se imponha, o reequacionamento e modernização dos seus métodos de gestão industrial e comercial.

9. O suporte financeiro das referidas formas de assistência do Estado à empresa concessionária continuará a residir essencialmente no Fundo Especial de Transportes Terrestres, reorganizado pelo Decreto-Lei n.º 488/71, de 9 de Novembro. Prevê-se, contudo, o recurso a outras fontes financeiras adequadas, além de novos meios especiais de reforço da capacidade daquele Fundo, tudo a traduzir a situação, que é hoje generalizada a todos os países, de sacrifícios do erário público que são contrapartida do serviço que é prestado à colectividade.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

I — Da rede ferroviária do continente

Artigo 1.º — 1. A rede ferroviária do continente é constituída pelas linhas férreas e ramais de interesse público que na data de entrada em vigor do presente diploma constituam objecto da concessão única regulada pelo Decreto-Lei n.º 38 246, de 9 de Maio de 1951, bem como pelas linhas e ramais que nela venham a ser ulteriormente integrados, nos termos do n.º 1 do artigo 3.º

2. Poderão ser igualmente integradas na rede ferroviária concedida as infra-estruturas de outros modos de transporte terrestre que a concessionária seja autorizada a explorar ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 12.º, desde que apresentem analogia técnica com o transporte ferroviário.

Art. 2.º — 1. A rede ferroviária do continente será objecto de permanente actualização, em conformidade com os interesses da colectividade, tendo em consideração os progressos técnicos e as necessidades comerciais da concessionária, mediante:

- a) A construção de novas linhas e ramais;
- b) A modernização das linhas e ramais e do demais equipamento em serviço;

- c) A supressão de linhas e ramais que se não mostrem social ou economicamente justificados e cuja exploração a concessionária haja sido autorizada a cessar, total ou definitivamente, nos termos do artigo 6.º do presente diploma.

2. A execução das medidas referidas no número anterior basear-se-á em planos fundamentados em estudos técnicos, económicos e financeiros, em cuja elaboração deverá atender-se:

- a) A vocação dos diferentes meios de transporte e seus custos sociais;
- b) As necessidades de transporte a que se pretenda ocorrer e à melhor forma de lhes dar adequada satisfação.

3. Os planos referidos no n.º 2 serão elaborados por iniciativa do Governo ou da concessionária, carecendo, em qualquer caso, da aprovação daquele.

Art. 3.º — 1. A integração de novas linhas ou ramais na rede ferroviária far-se-á por decreto dos Ministros das Finanças, da Economia e das Comunicações.

2. A supressão a que se refere a alínea c) do n.º 1 do artigo anterior far-se-á, ouvido o Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes, por decreto do Ministro das Comunicações, do qual constarão as condições em que se há-de proceder ao levantamento das vias e dos demais equipamentos fixos e os prazos em que se extinguem os condicionamentos ferroviários, designadamente servidões, determinados pela sua existência, nas zonas abrangidas e confinantes com os respectivos traçados.

II — Da exploração ferroviária

Art. 4.º — 1. A organização e exploração dos transportes na rede ferroviária constitui um serviço público, explorado em regime de concessão única ou-torgada por contrato.

2. As obrigações e condicionamentos impostos à empresa concessionária, quanto à exploração do serviço concedido, deverão progressivamente assemelhar-se, tanto quanto possível, aos que impendam sobre as demais empresas que com ela concorram no mercado dos transportes.

3. A exploração ferroviária far-se-á, sem prejuízo das obrigações de serviço público a que se refere o número anterior, aplicando os métodos seguidos na gestão industrial e comercial privada.

Art. 5.º — 1. A exploração ferroviária deverá concentrar-se nos tipos de serviço que constituam a vocação económica do caminho de ferro e nos itinerários cujo tráfego real ou potencial justifique a sua utilização.

2. Tendo em vista o disposto no número anterior, constituirão sectores prioritários no transporte de passageiros:

- a) A movimentação dos tráfegos pendulares diários do tipo suburbano;
- b) Os deslocamentos entre centros urbanos geradores de tráfego relativamente importante;
- c) Os tráfegos internacionais de média e longa distância.

3. Atendendo ao disposto no n.º 1, constituirão sectores prioritários no transporte de mercadorias:

- a) O transporte em vagão completo, em grupos de vagões completos ou em comboio completo de ou para ramais particulares, estações ferroviárias apetrechadas para esse fim ou zonas portuárias;
- b) O transporte em vagão especialmente adaptado ou utilizando os equipamentos de coordenação técnica que o progresso tecnológico aconselhe.

4. A reconversão da actual exploração ferroviária, de acordo com o disposto nos números anteriores, far-se-á de forma gradual e contínua e em articulação com as adaptações que se mostrarem aconselháveis na organização e funcionamento de outros modos de transporte.

Art. 6.º — 1. Tendo em vista a execução do disposto no n.º 1 do artigo anterior, a concessionária poderá ser autorizada a cessar, temporária ou definitivamente, parcial ou totalmente, a exploração das linhas ou ramais que não se revele comercialmente viável nem justificável por superiores motivos de interesse público.

2. A cessação da exploração ferroviária referida no número anterior será decidida tendo em conta:

- a) As características geoeconómicas das regiões situadas nas áreas de influência directa das linhas em questão;
- b) A articulação dessas linhas com as demais que compõem a rede ferroviária nacional;
- c) A qualidade do serviço ferroviário prestado nessas linhas e a possibilidade de o adequar, a curto prazo, às necessidades da procura;
- d) O custo dos investimentos necessários à modernização do serviço e à segurança da circulação;
- e) As possibilidades de substituição económica e eficiente por transportes rodoviários.

3. A execução do disposto nos números anteriores far-se-á por despacho do Ministro das Comunicações, exarado sobre proposta fundamentada da concessionária.

Art. 7.º — 1. A exploração comercial das estações será adaptada em conformidade com o disposto no artigo 5.º

2. Poderão ser encerradas ao tráfego, total ou parcialmente, temporária ou definitivamente, as estações cuja exploração se não revele comercialmente viável nem justificável por superiores motivos de interesse público.

3. A execução do disposto no número anterior carece de comunicação prévia à Direcção-Geral de Transportes Terrestres, com o mínimo de quarenta e cinco dias de antecedência relativamente à data prevista para os respectivos encerramentos.

4. Sempre que superiores motivos de interesse público o justifiquem, poderá a Direcção-Geral de Transportes Terrestres fixar a data de encerramento das estações ou adiá-lo.

Art. 8.º — 1. Do contrato de concessão única constarão as condições básicas da exploração do serviço concedido.

2. Em diploma especial definir-se-á o regime da exploração e polícia do caminho de ferro, abrangendo nomeadamente as relações entre a empresa

concessionária e o público em geral, os proprietários dos terrenos confinantes com a via férrea e demais instalações, os passageiros, os expedidores e os consignatários, bem como a guarda e vigilância do caminho de ferro.

3. A concessionária estabelecerá em regulamentos internos, e de acordo com os preceitos referidos nos números anteriores, as normas relativas à circulação e sinalização e a outros aspectos específicos da exploração ferroviária, comunicando-as previamente à Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

4. A Direcção-Geral de Transportes Terrestres poderá introduzir nos regulamentos a que se refere o número anterior as modificações que julgue necessárias para defesa do interesse público ou de interesses particulares atendíveis.

III — Dos preços e demais condições do transporte ferroviário

Art. 9.º — 1. Os preços a cobrar pela realização, na rede ferroviária, de transportes e operações acessórias deverão ter em conta, tanto quanto possível, os custos de produção da empresa concessionária e a situação do mercado de transportes.

2. Os Ministros das Finanças, da Economia e das Comunicações fixarão, em portaria conjunta, os limites máximos e mínimos dentro dos quais devem situar-se os preços do transporte ferroviário de passageiros e mercadorias.

3. Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 7 e 8 do presente artigo e no artigo seguinte, os preços e condições do transporte de mercadorias e respectivas operações acessórias serão livremente estabelecidos e diferenciados pela concessionária com respeito pelos limites e tendo em conta os factores referidos nos números anteriores.

4. Os preços e condições dos transportes de passageiros serão aprovados pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, sobre proposta da concessionária, tendo em conta os limites e os factores referidos nos n.ºs 1 e 2, considerando-se concedida a aprovação se, decorrido o prazo de quarenta e cinco dias sobre a entrega daquela proposta, a mesma não tiver sido rejeitada.

5. Os preços e condições de transporte em vigor em qualquer momento constarão de publicação própria da concessionária e deverão ter adequada divulgação.

6. A concessionária poderá celebrar contratos especiais de transporte de passageiros e de mercadorias em que se fixem preços ou outras condições diferentes dos referidos no número anterior.

7. Sempre que nos contratos referidos no número anterior se estipulem preços fora dos limites definidos nos termos do n.º 2, tais contratos carecerão da aprovação do Ministro das Comunicações, que se considerará concedida se, no prazo de trinta dias, não for negada.

8. Exceptuam-se do disposto no n.º 2 os preços de transporte internacional de passageiros e mercadorias, que serão os resultantes de convenções celebradas entre a concessionária e as demais empresas ferroviárias e não carecem da aprovação do Governo, devendo, em qualquer caso, ser comunicados à Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

Art. 10.º — 1. Por portaria conjunta dos Ministros das Finanças e das Comunicações serão definidos os transportes ferroviários cujos preços deverão ficar sujeitos à aprovação do Governo.

2. A execução do disposto no número anterior carecerá de prévia audiência do Ministério da Economia no que se refere aos transportes de mercadorias.

3. Os preços dos transportes referidos no n.º 1 serão aprovados por despacho dos Ministros das Finanças e das Comunicações, quanto aos transportes de passageiros, e por despacho conjunto dos Ministros das Finanças, da Economia e das Comunicações, quanto aos transportes de mercadorias.

4. Sempre que a natureza especial de certas mercadorias o justifique, poderão os Ministros das Finanças, da Economia e das Comunicações, em portaria conjunta, estabelecer os preços e as demais condições de transporte.

IV — Da articulação dos transportes ferroviários com outros meios de transporte

Art. 11.º — 1. A fim de integrar a exploração ferroviária no sistema de transportes, o Governo estimulará e facilitará o estabelecimento de formas de complementaridade técnica e funcional do transporte ferroviário com outros modos de transporte, nomeadamente através de:

- a) Contratos plurianuais de prestação de serviços de transporte a entidades que movimentam grandes volumes de tráfego;
- b) Acordos de repartição de tráfego;
- c) Contratos de serviço combinado para a utilização sucessiva de diferentes técnicas de transporte;
- d) Outras formas contratuais ou institucionais de colaboração, tais como acordos de cooperação e de transferência de transportes e quaisquer outras operações acessórias do transporte principal.

2. A aplicação do disposto na alínea a) do número anterior far-se-á, nos termos estabelecidos na lei, tendo especialmente em vista as indústrias em cuja exploração o Estado esteja directamente interessado, que sejam exploradas em regime de concessão ou que estejam sujeitas a autorização, nos termos da legislação industrial.

3. Os acordos de repartição de tráfego e os contratos de serviço combinado carecem da aprovação do Ministro das Comunicações, o qual, na sua falta ou quando não forem aprovados, poderá definir supletivamente os esquemas que julgue adequados.

Art. 12.º — 1. O Governo poderá autorizar a concessionária ferroviária, mediante proposta fundamentada desta, a explorar transportes por via terrestre ou fluvial, destinados a completar os serviços de transporte ferroviário existentes e com eles devidamente coordenados, sempre que tal exploração se justifique do ponto de vista da melhor satisfação das necessidades de transporte público, podendo também impor à concessionária a exploração desses transportes, quando assim o exija o interesse público.

2. A exploração de transportes colectivos rodoviários de passageiros pela concessionária só poderá ser autorizada na medida em que as exigências do tráfego e a conveniência da coordenação dos transportes rodoviários e ferroviários o aconselhe.

3. A autorização da exploração dos serviços a que se refere o número anterior será precedida da audiência do Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes, sempre que o Ministro das Comunicações o julgue conveniente.

Art. 13.º Sempre que a concessionária ferroviária seja autorizada a cessar, nos termos do artigo 6.º, a exploração de linhas férreas ou ramais, deverá estabelecer serviços de transportes de passageiros e mercadorias em substituição dos serviços ferroviários, nos termos fixados no contrato de concessão.

Art. 14.º — 1. O desenvolvimento da exploração dos serviços de transporte a que se referem os artigos 12.º e 13.º e respectivas operações acessórias reger-se-ão pelas disposições legais e regulamentares aplicáveis aos meios de transporte utilizados.

2. O disposto nos artigos 12.º e 13.º não prejudica a aplicação do regime de liberdade de transporte sempre e na medida em que tal regime esteja estabelecido.

V — Do financiamento dos investimentos e da exploração ferroviária

Art. 15.º — 1. Competirá ao Estado, nos termos que se revelarem mais adequados, suportar os encargos com a construção de novas linhas férreas.

2. A construção abrange não só as linhas férreas e respectivas obras de arte, como também os edifícios das estações, o equipamento de sinalização, o material fixo de telecomunicações e ainda, quando se preveja a circulação de comboios de tracção eléctrica, o equipamento fixo de alta tensão destinado a alimentação dos comboios, incluindo as subestações de transformação.

3. A modernização da rede ferroviária concedida terá como fontes de financiamento:

- a) Recursos que a concessionária para o efeito obtenha nos mercados interno e externo de capitais;
- b) Empréstimos concedidos pelo Estado em condições compatíveis com os prazos de amortização económica dos equipamentos ferroviários.

4. Quando a modernização respeite a infra-estruturas de longa duração, o Estado facultará à concessionária, exclusivamente para esse fim, subsídios não reembolsáveis.

5. Aos financiamentos a que se refere a alínea a) do n.º 3 poderá ser concedido o aval do Estado, nos termos da legislação aplicável.

Art. 16.º — 1. Tendo em conta o disposto no n.º 2 do artigo 4.º, o Estado compensará a concessionária ferroviária sempre que:

- a) Por imposição do interesse público, a concessionária tenha de manter equipamentos ou prestar serviços em condições ou a preços incompatíveis com uma gestão comercial equilibrada;
- b) A concessionária suporte encargos anormais a que não estejam sujeitas as empresas que com ela concorram no mercado dos transportes.

2. As compensações referidas no número anterior serão deduzidas dos montantes correspondentes às vantagens de que a concessionária beneficie relativamente às empresas que com ela concorram no mercado dos transportes.

3. As compensações a atribuir constituirão receitas de exploração da concessionária e serão fixadas de acordo com o estabelecido no contrato de concessão única.

4. Poderá o Estado, a fim de ocorrer aos *deficits* de exercício da concessionária, atribuir-lhe subsídios nas condições a fixar por despacho dos Ministros das Finanças e das Comunicações.

5. A assistência financeira do Estado a que se referem os números anteriores será concedida, em regra, com base em programas plurianuais de actividade, abrangendo a exploração e os investimentos ferroviários, tendo especialmente em conta as suas repercussões financeiras.

6. Os programas a que se refere o número anterior carecem de aprovação por despacho conjunto dos Ministros das Finanças e das Comunicações.

Art. 17.º — 1. Para facilitar as operações financeiras previstas nos artigos anteriores e obviar aos encargos ou prestar os auxílios ali referidos e, bem assim, aos resultantes da revisão do contrato de concessão única a que se refere o artigo 19.º, o Governo utilizará o Fundo Especial de Transportes Terrestres e quaisquer outros meios que julgue adequados.

2. A fim de habilitar o Fundo Especial de Transportes Terrestres com os recursos indispensáveis à satisfação dos encargos resultantes do disposto no número anterior, fica o Ministro das Finanças autorizado a conceder ao Fundo, na medida em que as disponibilidades do Tesouro o permitam, a quota-parte deste na cobrança dos impostos ferroviários, de camionagem, de circulação e de compensação.

3. Poderá ainda o Ministro das Finanças conceder ao Fundo Especial de Transportes Terrestres o produto das taxas cobradas pelos serviços prestados pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres e pela Direcção-Geral de Viação.

4. A utilização pelo Fundo Especial de Transportes Terrestres da receita a que se referem os n.ºs 2 e 3 poderá ser feita mediante despacho do Ministro das Comunicações, com prévio acordo do Ministro das Finanças.

5. As operações orçamentais indispensáveis à boa execução do disposto nos n.ºs 2, 3 e 4 do presente artigo serão levadas a efeito por simples decreto referendado pelos Ministros das Finanças e das Comunicações.

VI — Disposições gerais e transitórias

Art. 18.º Sempre que o tráfego o justifique, a concessionária ferroviária ou as empresas que careçam de acesso ao caminho de ferro poderão pedir a expropriação por utilidade pública dos imóveis ou direitos a eles relativos necessários à construção e exploração de ramais particulares, nos termos da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, e legislação complementar.

Art. 19.º — 1. O contrato de concessão única celebrado nos termos das bases anexas ao Decreto-Lei n.º 38 246, de 9 de Maio de 1951, será revisto tendo em conta as disposições deste diploma.

2. Na revisão a que se refere o número anterior proceder-se-á às demais alterações do mesmo contrato que se mostrem necessárias para o saneamento financeiro da empresa concessionária, para a conveniente reconversão dos serviços por ela prestados, no quadro da política geral de transportes, e para a reorganização da sua gestão técnica e comercial.

Art. 20.º — 1. O Regulamento para a Exploração e Polícia dos Caminhos de Ferro, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39 780, de 21 de Agosto de 1954, e alterado pelo Decreto-Lei n.º 48 594, de 26 de Setembro de 1968, será revisto no sentido do seu ajustamento às novas condições da exploração ferroviária.

2. A legislação vigente sobre preços e condições do transporte ferroviário será revista, dentro do prazo de um ano, tendo em vista a sua adaptação ao disposto no capítulo III do presente diploma.

3. As disposições contidas no Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, alterado pelo Decreto-Lei n.º 48 047, de 20 de Novembro de 1967, ficarão revogadas à medida que for dada execução ao disposto nos artigos 9.º e 10.º

Art. 21.º — 1. Fica revogado o Decreto com força de lei n.º 18 190, de 28 de Março de 1930.

2. São extintos os condicionamentos ferroviários existentes nas zonas abrangidas por linhas ainda não construídas e que não hajam sido incluídas na concessão aprovada pelo Decreto-Lei n.º 38 246, constantes do Plano Geral da Rede Ferroviária, aprovado pelo Decreto com força de lei n.º 18 190.

3. Os proprietários dos bens que tiverem sido expropriados para construção das linhas referidas no número anterior terão direito a reversão, desde que, no prazo de um ano a contar da entrada em vigor do presente diploma, a requeiram ao Ministro das Comunicações, através da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

4. Não se aplica o disposto no número anterior se aos bens tiver sido dado outro destino pela concessionária ferroviária, se tiverem sido aplicados a fins de utilidade pública ou se devenem ainda vir a ser considerados como utilizáveis para a exploração ferroviária.

5. Para o efeito referido no número anterior, deverão os mesmos interessados chegar a acordo com a Direcção-Geral de Transportes Terrestres, após as diligências estabelecidas pelos artigos 59.º a 62.º do Decreto-Lei n.º 43 587, de 9 de Abril de 1961, e a efectivação do depósito a que se refere a alínea *d*) do artigo 63.º do mesmo diploma.

6. A adjudicação terá os efeitos previstos no artigo 64.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 43 587, observando-se também o n.º 2 do mesmo artigo.

7. As certidões dos despachos proferidos sobre os requerimentos efectuados nos termos do n.º 3 servirão de base aos correspondentes actos de registo predial.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. — *Marcello Caetano* — *Rui Alves da Silva Sanches*.

Promulgado em 21 de Fevereiro de 1973.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

Para ser presente à Assembleia Nacional.

MINISTÉRIO DAS CORPORAÇÕES E PREVIDÊNCIA SOCIAL

Gabinete do Ministro

Despacho

Ao abrigo do disposto no artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 81/73, de 2 de Março, determino:

1. É alargado ao pessoal de serviço doméstico e às respectivas entidades patronais o âmbito das caixas de previdência a seguir indicadas:

- a) Caixa de Previdência e Abono de Família e dos Serviços Médico-Sociais do Distrito de Lisboa, Caixa de Previdência e Abono de Família e dos Serviços Médico-Sociais do Distrito do Porto e caixas de previdência e abono de família dos restantes distritos do continente, em relação às entidades patronais domiciliadas nos respectivos distritos e seu pessoal;
- b) Caixa Nacional de Pensões, relativamente a todas as entidades patronais e seu pessoal abrangidos pela alínea anterior.

2. O regime de benefícios estabelecido neste despacho compreende:

- a) Protecção na doença, extensiva aos descendentes e equiparados, nos termos da regulamentação aplicável às caixas de previdência e abono de família;
- b) Protecção na maternidade, na invalidez e na velhice, nas condições do esquema geral das caixas sindicais de previdência;
- c) Protecção em caso de falecimento, pela concessão do subsídio por morte e de pensão de sobrevivência, nos termos da regulamentação aplicável à Caixa Nacional de Pensões.

3. Para efeito da concessão de assistência médica e medicamentosa e de subsídio por morte, os descendentes ou ascendentes e pessoas equiparadas deverão encontrar-se nas condições gerais que conferem direito àquela assistência e a abono de família, nos termos da regulamentação aplicável às caixas sindicais de previdência.

4. O pessoal que auferir remuneração mensal, com ou sem direito a alojamento e alimentação, e as respectivas entidades patronais contribuirão para as instituições de previdência mencionadas no n.º 1 com as seguintes importâncias mensais:

Concelhos onde os beneficiários exercem a actividade	Contribuições mensais		
	Encargo do beneficiário	Encargo da entidade patronal	Encargo total
Concelhos de Lisboa e Porto e urbanos de primeira ordem federados com aqueles	25\$00	70\$00	95\$00
Concelhos com sede em outras capitais de distrito	20\$00	45\$00	65\$00
Restantes concelhos	10\$00	30\$00	40\$00

5. No cálculo das prestações em dinheiro serão considerados, em referência ao pessoal a que alude o número anterior, os seguintes salários mensais:

Concelhos onde os beneficiários exercem a actividade	Salários mensais convencionados
Concelhos de Lisboa e Porto e urbanos de primeira ordem federados com aqueles	1 200\$00
Concelhos com sede em outras capitais de distrito	900\$00
Restantes concelhos	600\$00

6. Relativamente ao mês em que se verifique a admissão ou a saída do pessoal referido no n.º 4, é obrigatório o pagamento por inteiro da contribuição mensal quando a prestação do trabalho respeite a dez ou mais dias, sendo, no caso contrário, dispensado o pagamento de qualquer contribuição.

7. Em relação ao pessoal com remuneração diária são fixadas as seguintes contribuições, independentemente do local em que a actividade é exercida:

	Contribuição		
	Do beneficiário	Do contribuinte	Total
Por cada período de trabalho diário de duração não superior a quatro horas	\$50	1\$50	2\$00

8. Para o efeito do cálculo das prestações em dinheiro a conceder ao pessoal referido no número anterior, a cada período de trabalho de duração não superior a quatro horas corresponderá o salário fixo de 25\$.

9. As contribuições devidas pelo trabalho prestado em cada mês serão pagas do dia 1 ao dia 10 do mês seguinte, sem prejuízo do disposto no n.º 10.

10. As entidades patronais poderão efectuar o pagamento antecipado das contribuições relativamente ao semestre ou ao ano civil que estiver em curso, competindo à entidade patronal, neste caso, o adiantamento da parte respeitante ao trabalhador, a qual deduzirá nas remunerações mensais correspondentes aqueles períodos.

11. As contribuições serão pagas em dinheiro, vale de correio ou cheque à ordem das caixas de previdência e abono de família que abranjam as entidades patronais.

12. O pagamento das contribuições será efectuado nas sedes das caixas de previdência e abono de família, nos seus postos clínicos ou outras dependências administrativas, nas Casas do Povo que actuem como suas delegações ou por via postal.

13. Em qualquer caso, as entidades patronais são obrigadas a entregar ou a enviar juntamente com as contribuições guias do modelo anexo a este despacho, ficando dispensada a entrega de folhas de ordenados ou salários.

14. As guias a que alude o número anterior poderão ser adquiridas em qualquer dos serviços referidos no n.º 12.

15. Verificando-se a cessação da prestação de trabalho no decurso do período a que respeita o pagamento antecipado previsto no n.º 10, as contribuições indevidas serão restituídas às entidades patronais ou creditadas para serem consideradas em responsabilidades ulteriores.

16. Em conformidade com o artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 81/73, são aplicáveis às entidades patronais as penalidades estabelecidas no Decreto n.º 45 266, de 23 de Setembro de 1963, quando se verificarem as correspondentes infracções, designadamente a multa de 100\$ a 3000\$, no caso de falta de pagamento das contribuições no prazo fixado no n.º 9.

17. Para fiscalização do cumprimento das obrigações impostas às entidades patronais pelo Decreto-Lei n.º 81/73, por este despacho e pela demais legislação aplicável, poderão as caixas interessadas notificar aque-

las entidades para comparecerem nos respectivos serviços.

18. A falta de comparência da entidade patronal ou de quem, por sua declaração escrita, para o efeito a substitua, responsabilizará aquela entidade pela multa de 100\$, acrescida de 25 por cento por cada reincidência.

19. Em tudo o que não se encontre expressamente regulamentado no Decreto-Lei n.º 81/73 e no presente despacho observar-se-ão as correlativas disposições legais e regulamentares aplicáveis ao regime geral das caixas sindicais de previdência.

20. Este despacho entra em vigor em 1 de Maio de 1973.

Ministério das Corporações e Previdência Social, 13 de Fevereiro de 1973. — O Ministro das Corporações e Previdência Social, *Baltasar Leite Rebelo de Sousa*.

**CAIXA DE PREVIDÊNCIA E ABONO DE FAMÍLIA
E DOS SERVIÇOS MÉDICO-SOCIAIS DO DISTRITO D _____
PESSOAL DOMÉSTICO COM REMUNERAÇÃO MENSAL _____**

Nome do contribuinte: _____

Morada: _____

Mês de _____ de 19 _____

Beneficiários a que corresponde a contribuição	
Nome	Contribuição
	\$
	\$
	\$
	\$
Total	\$

Pagamento antecipado relativamente ao semestre ou ano civil em curso.

Contribuição mensal	×	Número de meses	=	Valor a pagar
_____ \$		_____		_____ \$

NOTA. — Por cada empregado com dez ou mais dias de trabalho é devida a contribuição pelo mês inteiro. Com menos de dez dias de trabalho não é devida contribuição. A contribuição deverá ser paga até 10 do mês seguinte àquele a que se refere.

_____ de _____ de 19 _____

O Contribuinte,

(Concelhos de Lisboa e Porto e urbanos de 1.º ordem federados)

Data	Registo	Importância
Este recebimento só é válido quando registado pela máquina.		

CAIXA DE PREVIDÊNCIA E ABONO DE FAMÍLIA DO DISTRITO D _____

PESSOAL DOMÉSTICO COM REMUNERAÇÃO MENSAL _____

Nome do contribuinte: _____

Morada: _____

Mês de _____ de 19 _____

(Concelho com sede em capital de distrito)

Beneficiários a que corresponde a contribuição	
Nome	Contribuição
	\$
	\$
	\$
	\$
	\$
Total	\$

Pagamento antecipado relativamente ao semestre ou ano civil em curso.

Contribuição mensal	Número de meses	Valor a pagar
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> _____ \$ </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> _____ </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> _____ \$ </div>

NOTA. — Por cada empregado com dez ou mais dias de trabalho é devida a contribuição pelo mês inteiro. Com menos de dez dias de trabalho não é devida contribuição. A contribuição deverá ser paga até 10 do mês seguinte àquele a que se refere.

_____ de _____ de 19 _____

O Contribuinte,

Data	Registo	Importância
Este recebimento só é válido quando registado pela máquina.		

CAIXA DE PREVIDÊNCIA E ABONO DE FAMÍLIA DO DISTRITO D _____
 PESSOAL DOMÉSTICO COM REMUNERAÇÃO MENSAL _____

Nome do contribuinte: _____

Morada: _____

Mês de _____ de 19 _____

(Concelho com sede em localidade que não é capital de distrito)

Beneficiários a que corresponde a contribuição	
Nome	Contribuição
	\$
	\$
	\$
	\$
Total	\$

Contribuição mensal Número de meses Valor a pagar

Pagamento antecipado relativamente ao semestre ou ano civil em curso.

_____ \$	×	_____	=	_____ \$
----------	---	-------	---	----------

NOTA. — Por cada empregado com dez ou mais dias de trabalho é devida a contribuição pelo mês inteiro. Com menos de dez dias de trabalho não é devida contribuição. A contribuição deverá ser paga até 10 do mês seguinte àquele a que se refere.

_____ de _____ de 19 _____

O Contribuinte,

Data	Registo	Importância
Este recebimento só é válido quando registado pela máquina.		

CAIXA DE PREVIDÊNCIA E ABONO DE FAMÍLIA DO DISTRITO D _____
PESSOAL DOMÉSTICO COM REMUNERAÇÃO DIÁRIA _____

Nome do contribuinte: _____

Morada: _____

Mês de _____ de 19 _____

Beneficiários a que corresponde a contribuição			
Nome	Meios dias de trabalho	Contribuição de meio dia	Contribuição
_____	_____ X	2\$ =	_____ \$
_____	_____ X	2\$ =	_____ \$
_____	_____ X	2\$ =	_____ \$
_____	_____ X	2\$ =	_____ \$
Total			_____ \$

NOTA. — O valor total da contribuição obtém-se multiplicando o número de meios dias de trabalho por 2\$, cabendo 1\$50 à entidade patronal e \$50 ao beneficiário por cada meio dia de trabalho. A contribuição deverá ser paga até 10 do mês seguinte àquele a que se refere.

_____ de _____ de 19 _____

O Contribuinte,

Data	Registo	Importância
Este recebimento só é válido quando registado pela máquina.		

O Ministro das Corporações e Previdência Social, *Baltasar Leite Rebelo de Sousa*.

Direcção-Geral da Previdência

Decreto-Lei n.º 81/73
 de 2 de Março

O presente diploma tem por objectivo a integração nas caixas sindicais de previdência do pessoal de serviço doméstico. Com ela se conclui, em relação aos trabalhadores por conta de outrem dos sectores da indústria e serviços, a extensão do seguro social que desde a promulgação da Lei n.º 1884, de 16 de Março de 1935, tem vindo a ser levada a efeito.

As características daquela actividade aconselham a adopção de condições especiais de enquadramento, o que justifica que só agora, na fase final da estruturação da Previdência, venham a ser considerados os trabalhadores de serviço doméstico.

Pelo menos de início haverá que estabelecer um regime que em certos aspectos se afasta do esquema

geral. Há que atender a que os benefícios se destinam a uma população quase exclusivamente feminina e de limitados recursos.

Não deixou também de ser considerado o facto de o trabalho ser prestado em ambiente familiar, ao qual não podem ter acesso os serviços de fiscalização da previdência social. Por este motivo se reconhece às caixas interessadas competência para obterem dos próprios contribuintes esclarecimentos que considerem necessários sobre o cumprimento do disposto neste diploma e suas normas regulamentares. Para o efeito se dispõe que a entidade patronal, ou quem, por sua declaração escrita, para o efeito a substitua, deve comparecer nos serviços das caixas de previdência sempre que notificada por estas.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo

decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º O pessoal de serviço doméstico e as respectivas entidades patronais ficam abrangidos, a partir de 1 de Maio de 1973, pelas caixas distritais de previdência e abono de família e pela Caixa Nacional de Pensões, sendo-lhes aplicável o regime geral das caixas sindicais de previdência em tudo o que não contrarie o disposto neste diploma e o que nas suas normas regulamentares se estabelecer expressamente.

Art. 2.º Enquanto se não mostrar possível a adopção do esquema geral de benefícios das caixas referidas no artigo anterior, é ao pessoal de serviço doméstico e aos seus familiares reconhecido o direito a protecção na doença, extensiva aos descendentes e equiparados nos termos da regulamentação aplicável àquelas caixas, na maternidade, na invalidez e velhice e, em caso de morte, a subsídio e a pensão de sobrevivência.

Art. 3.º — 1. Para fiscalização do cumprimento das obrigações impostas às entidades patronais por este diploma e pelas normas regulamentares referidas no artigo 5.º, poderão as caixas interessadas notificar aquelas entidades para comparecerem nos respectivos serviços.

2. A falta de comparência da entidade patronal, ou de quem, por sua declaração escrita, para o efeito a substitua, responsabilizará aquela entidade pela multa de 100\$, acrescida de 25 por cento por cada reincidência.

Art. 4.º — 1. O pagamento das contribuições para o regime previsto neste diploma será efectuado em dinheiro, vale de correio ou cheque, à ordem da caixa de previdência e abono de família que abranja as en-

tidades patronais, nas sedes destas instituições, nos seus postos clínicos ou outras dependências administrativas e, bem assim, nas Casas do Povo que actuem como suas delegações.

2. O pagamento das contribuições devidas pelo trabalho prestado em cada mês será realizado no mês seguinte, sem prejuízo do disposto no n.º 3.

3. Poderão ainda as contribuições ser pagas antecipadamente em relação ao semestre ou ano civil que estiver em curso, competindo à entidade patronal, neste caso, o adiantamento da parte respeitante ao trabalhador, a qual deduzirá nas remunerações mensais correspondentes àqueles períodos.

4. As contribuições serão pagas mediante guia, de que deverão constar o nome dos trabalhadores, os períodos de trabalho prestado no mês anterior, bem como o montante das contribuições correspondentes, ficando dispensada a entrega de folhas de ordenados ou salários.

Art. 5.º — 1. Por despacho do Ministro das Corporações e Previdência Social serão fixadas as contribuições a pagar pelos beneficiários e contribuintes.

2. Serão também estabelecidos por despacho ministerial o modelo de guia a que se refere o n.º 4 do artigo anterior, bem como as normas regulamentares do regime definido no presente diploma.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. — *Marcello Caetano* — *Baltasar Leite Rebelo de Sousa*.

Promulgado em 16 de Fevereiro de 1973.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

Para ser presente à Assembleia Nacional.