

**CENTRO HOSPITALAR DO BAIXO ALENTEJO, S. A.**

**Despacho n.º 5381/2005 (2.ª série).** — Por despacho do conselho de administração do Centro Hospitalar do Baixo Alentejo, S. A., de 18 de Fevereiro de 2005:

Maria Amélia Baptista Fernandes — nomeada definitivamente assessora, da carreira técnica superior de saúde, ramo de laboratório, do quadro de pessoal do Hospital de São Paulo — Serpa, tendo precedido concurso interno de acesso limitado, ficando exonerada da anterior categoria à data da tomada de posse. (Não carece de fiscalização prévia do Tribunal de Contas.)

24 de Fevereiro de 2005. — O Presidente do Conselho de Administração, *Manuel da Cunha Rêgo*.

**Despacho n.º 5382/2005 (2.ª série).** — Por despacho do conselho de administração do Centro Hospitalar do Baixo Alentejo, S. A., de 18 de Fevereiro de 2005:

Izequiel da Conceição Guerreiro — nomeado definitivamente encarregado de sector do quadro de pessoal do Hospital de São Paulo — Serpa, tendo precedido concurso interno de acesso limitado, ficando exonerado da anterior categoria à data da tomada de posse. (Não carece de fiscalização prévia do Tribunal de Contas.)

24 de Fevereiro de 2005. — O Presidente do Conselho de Administração, *Manuel da Cunha Rêgo*.

**Despacho n.º 5383/2005 (2.ª série).** — Por despacho do conselho de administração do Centro Hospitalar do Baixo Alentejo, S. A., de 18 de Fevereiro de 2005:

Paula Cristina Ferreira da Silva Sádio Vargas de Almeida — nomeada assistente da carreira técnica superior de saúde, ramo de farmácia, do quadro de pessoal do Hospital de São Paulo — Serpa, tendo precedido concurso interno de ingresso limitado. (Não carece de fiscalização prévia do Tribunal de Contas.)

24 de Fevereiro de 2005. — O Presidente do Conselho de Administração, *Manuel da Cunha Rêgo*.

**Despacho n.º 5384/2005 (2.ª série).** — Por despacho do conselho de administração do Centro Hospitalar do Baixo Alentejo, S. A., de 18 de Fevereiro de 2005:

Maria José Costa Rebocho Machado — nomeada definitivamente técnica principal de análises clínicas e de saúde pública do quadro de pessoal do Hospital de São Paulo — Serpa, tendo precedido concurso interno de acesso limitado, ficando exonerada da anterior categoria à data da tomada de posse. (Não carece de fiscalização prévia do Tribunal de Contas.)

24 de Fevereiro de 2005. — O Presidente do Conselho de Administração, *Manuel da Cunha Rêgo*.

**Despacho n.º 5385/2005 (2.ª série).** — Por despacho do conselho de administração do Centro Hospitalar do Baixo Alentejo, S. A., de 18 de Fevereiro de 2005:

Maria Adelaide Figueira de Carvalho e Carvalho Soares — nomeada definitivamente técnica especialista de farmácia do quadro de pessoal do Hospital de São Paulo — Serpa, tendo precedido concurso interno de acesso limitado, ficando exonerada da anterior categoria à data da tomada de posse. (Não carece de fiscalização prévia do Tribunal de Contas.)

24 de Fevereiro de 2005. — O Presidente do Conselho de Administração, *Manuel da Cunha Rêgo*.

**EMEL — EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE ESTACIONAMENTO DE LISBOA, E. P. M.**

**Aviso n.º 2540/2005 (2.ª série).** — *Lista de adjudicações efectuadas em 2004.* — Em conformidade com o disposto no artigo 275.º do Decreto-Lei n.º 59/99, de 2 de Março, informa-se que a EMEL — Empresa Pública Municipal de Estacionamento de Lisboa, E. P. M., efectuou no ano de 2004 as seguintes adjudicações de empreitadas de obras públicas:

- 1) Concurso público para a empreitada n.º 06/EMEL/03 — concepção, construção, fornecimento e montagem de um parque de estacionamento automático em altura, nas Portas do Sol, em Lisboa — adjudicado a Alves Ribeiro, S. A., pelo valor de € 4 128 245.

- 2) Concurso público internacional para a realização da empreitada n.º 01/EMEL/2004 — concepção e construção de um parque de estacionamento em altura, na Rua de Damasceno Monteiro, em Lisboa — adjudicado a FDO — Construções, S. A., pelo valor de € 4 579 956,73.

16 de Fevereiro de 2005. — O Presidente, *António Carlos Monteiro*.

**HOSPITAL SÃO JOÃO DE DEUS, S. A.**

**Despacho n.º 5386/2005 (2.ª série).** — Por despacho do conselho de administração de 17 de Fevereiro de 2005:

Mário Alberto Soares Esteves, assistente hospitalar de medicina interna — homologada a acta da comissão de avaliação curricular que concede a progressão à categoria de assistente graduado. (Isento de fiscalização prévia do Tribunal de Contas.)

24 de Fevereiro de 2005. — O Presidente do Conselho de Administração, *José Alberto Peixoto*.

**INSTITUTO NACIONAL DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO**

**Regulamento n.º 21/2005.** — Após a realização do processo de consulta pública previsto no artigo 67.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, o conselho de administração do Instituto Nacional do Transporte Ferroviário aprovou, ao abrigo do disposto no artigo 52.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, em reunião realizada no dia 3 de Fevereiro de 2005, o regulamento anexo, que versa sobre os métodos e as regras de cálculo, na fixação, determinação e cobrança das tarifas devidas pela prestação dos serviços essenciais, adicionais e auxiliares.

3 de Fevereiro de 2005. — O Presidente do Conselho de Administração, *António Brito da Silva*.

**CAPÍTULO I****Disposições e princípios gerais****Artigo 1.º****Objecto**

1 — O presente regulamento tem por objecto estabelecer os métodos e as regras de cálculo na fixação, determinação e cobrança das tarifas devidas pela prestação dos serviços essenciais, adicionais e auxiliares, a operadores, por um gestor da infra-estrutura ou por outro prestador de serviços, nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro.

2 — O presente regulamento inclui ainda regras sobre:

- a) Definição das actividades dos gestores da infra-estrutura;
- b) Contas de regulação;
- c) Regime de melhoria do desempenho.

3 — O presente regulamento não se aplica, nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, às redes autónomas constantes no anexo I daquele diploma.

**Artigo 2.º****Âmbito**

1 — O presente regulamento aplica-se a todas as entidades que tiverem a gestão de infra-estruturas ferroviárias abrangidas pelo âmbito de aplicação do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro.

2 — O presente regulamento aplica-se ainda às entidades que prestem serviços adicionais e auxiliares, quando, nos termos previstos na secção III do capítulo III, se devam considerar como únicos prestadores de serviços, na acepção do artigo 55.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro.

**Artigo 3.º****Definições**

1 — Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- a) «Acesso ao fornecimento de serviços nas estações de passageiros, seus edifícios e outras instalações» a utilização dos cais e plataformas dos mesmos para prestação de serviços de transporte ferroviário;
- b) «Acesso por via férrea aos feixes de resguardo» a utilização das vias de serviço que dão acesso a esses mesmos feixes de resguardo e a prestação dos serviços de manobras nas mesmas vias de serviço;

- c) «Acesso por via férrea aos terminais de mercadorias» a utilização das vias de serviço que dão acesso a esses mesmos terminais e a prestação dos serviços de manobras nas mesmas;
- d) «Acesso por via férrea às estações de triagem» a utilização das vias de serviço que dão acesso a essas mesmas estações e a prestação dos serviços de manobras nas mesmas vias de serviço;
- e) «Acesso por via férrea às instalações de abastecimento de combustível» a utilização das vias de serviço que dão acesso a essas mesmas instalações e a prestação dos serviços de manobras nas mesmas vias de serviço;
- f) «Acesso por via férrea às instalações de formação das composições» a utilização das vias de serviço que dão acesso a essas mesmas instalações e a prestação dos serviços de manobras nas mesmas vias de serviço;
- g) «Acesso por via férrea às instalações de manutenção e outras instalações técnicas» a utilização das vias de serviço que dão acesso a essas mesmas instalações e a prestação dos serviços de manobras nas mesmas vias de serviço;
- h) «Capacidade teórica» a capacidade máxima de um dado grupo homogéneo, considerando o tipo de infra-estrutura em causa e o sistema de controlo e comando da circulação existente, presumindo-se uma alocação o mais eficiente possível da mesma;
- i) «Capacidade utilizável» a capacidade que resulta da diminuição da capacidade teórica nos termos resultantes da aplicação dos factores de correcção admitidos nos termos do presente regulamento;
- j) «Comando e controlo da circulação» a regulação, sinalização, expedição e a comunicação e transmissão de informações sobre a circulação ou movimentos de manobra do comboio, com excepção das informações de natureza comercial;
- l) «Custo directamente imputável» o custo que resulta de forma directa, inequívoca e expressa da prestação dos serviços essenciais;
- m) «Direito de utilização da capacidade concedida» todas as actividades destinadas a garantir a conformidade dos serviços prestados com as condições de acesso contratadas;
- n) «Gestor da infra-estrutura» qualquer entidade como tal considerada ao abrigo do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, incluindo as entidades que detenham materialmente a gestão de uma ou partes de uma infra-estrutura ferroviária;
- o) «Grupo homogéneo» qualquer conjunto de troços que tenham entre si uma relação de identidade quanto:
  - i) Às condições tecnológicas e de exploração;
  - ii) À tipologia de serviços neles prestados;
  - iii) À estrutura de custos;
- p) «Informações prestadas ao operador» quaisquer informações necessárias à operacionalização ou funcionamento do serviço, nomeadamente as relacionadas com o comando e controlo da circulação, com excepção das informações de natureza comercial aos passageiros;
- q) «INTF» o Instituto Nacional do Transporte Ferroviário;
- r) «Prestação de socorro ferroviário» a prestação que inclui apenas o socorro ferroviário decorrente de perturbação da circulação resultante de falha técnica ou acidente, nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro;
- s) «Tratamento dos pedidos de capacidade» todas as actividades associadas à recepção, tratamento e inserção no horário técnico dos pedidos de capacidade e demais actividades a elas associadas;
- t) «Utilização das infra-estruturas e equipamentos de fornecimento, transformação e distribuição de energia eléctrica para tracção» a utilização das subestações, da catenária e dos transformadores;
- u) «Utilização de vias, agulhas e entroncamentos» a utilização da via, nesta se compreendendo a plataforma da via, a plena via, os AMV, os taludes de escavação e de aterro, as faixas protectoras contra o fogo, os muros e as vedações, e das obras de arte, nestas se compreendendo as pontes, os túneis e os aquedutos.

2 — Aplicam-se, nos casos omissos, as definições constantes do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro.

#### Artigo 4.º

##### Prazos

Os prazos estabelecidos no presente regulamento contam-se nos termos do artigo 72.º do Código do Procedimento Administrativo.

#### Artigo 5.º

##### Princípios gerais

1 — No exercício da sua actividade, o gestor da infra-estrutura deve observar os seguintes princípios:

- a) Não discriminação entre operadores;
- b) Tratamento equitativo, garantindo nomeadamente:
  - i) A identidade, em toda a rede sob sua gestão, dos princípios aplicáveis à tarifação dos serviços;
  - ii) Que as empresas que prestem serviços equivalentes num segmento análogo de mercado pagam tarifas equivalentes;
- c) Transparência nas contas de regulação;
- d) Transparência na formulação e fixação das tarifas e na fundamentação das mesmas.

2 — O gestor da infra-estrutura deverá ainda organizar os seus serviços de forma a obter o máximo de ganhos de eficiência e a não provocar variações bruscas nos seus níveis de custos.

## CAPÍTULO II

### Contas de regulação

#### Artigo 6.º

##### Obrigações de apresentação de contas de regulação

1 — As empresas que cobram tarifas ao abrigo do presente regulamento devem manter actualizada a contabilidade, para efeitos de regulação, adiante denominada «contas de regulação».

2 — As contas de regulação são enviadas anualmente ao INTF até ao dia 31 de Maio do ano seguinte ao ano a que se reportam e devem ser preparadas tomando sempre como base as contas de regulação aprovadas do ano anterior.

3 — As contas de regulação são aprovadas pelo INTF.

4 — As contas de regulação devem apresentar os custos com um nível de desagregação suficiente para que possam ser fundamentadas as tarifas praticadas e analisada a estrutura de custos em cada uma das actividades reguladas referidas no artigo 8.º

5 — Se as contas apresentadas não estiverem em conformidade com o disposto no presente regulamento, o INTF determinará, no prazo de 30 dias, os aspectos a serem corrigidos.

6 — As empresas obrigadas à apresentação de contas de regulação devem proceder às correcções mencionadas no número anterior no prazo de 30 dias, sob pena de contra elas ser instaurado processo de contra-ordenação ao abrigo do artigo 77.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro.

#### Artigo 7.º

##### Elaboração de contas de regulação

1 — As entidades obrigadas à apresentação de contas de regulação devem elaborar as mesmas incluindo toda a informação que permita identificar, de forma clara, detalhada e suficiente os custos e proveitos, os investimentos e respectivas fontes de financiamento associados às actividades reguladas definidas no artigo 8.º, bem como os restantes elementos necessários à aplicação do presente regulamento.

2 — As entidades obrigadas à apresentação de contas de regulação devem elaborar uma demonstração de resultados e um balanço para o conjunto das três actividades reguladas definidas no artigo 8.º, bem como identificar, de forma completa, as fontes e montantes dos financiamentos das mesmas.

3 — O INTF, sempre que julgar conveniente, pode emitir normas e metodologias complementares que permitam especificar, detalhar ou clarificar as regras a que devem obedecer as contas de regulação.

4 — As contas de regulação obedecem às regras estabelecidas no presente regulamento e às normas e metodologias complementares emitidas pelo INTF.

5 — As normas e metodologias complementares emitidas pelo INTF aplicam-se às contas do ano subsequente a essa emissão e às dos anos seguintes, salvo quando disponham expressamente em contrário.

6 — As contas de regulação do ano de reporte, ano  $t$ , incluirão, pelo menos, a seguinte informação:

- a) Os valores dos custos, e dos investimentos, por actividade, verificados no ano de reporte das contas de regulação (ano  $t$ );
- b) Estimativa dos valores de custos, e dos investimentos, por actividade, para o ano seguinte ao ano de reporte (ano  $t+1$ );
- c) Valores previsionais dos custos, e dos investimentos, por actividade, para os dois anos subsequentes (ano  $t+2$  e ano  $t+3$ );

- d) Montante, afectação e origem de subsídios, subvenções ou outras formas de auxílio público, estatal ou comunitário, nomeadamente sob a forma de benefícios fiscais, para o ano de reporte das contas de regulação (ano *t*).

7 — As contas de regulação serão acompanhadas de um relatório, elaborado por uma empresa de auditoria independente da empresa obrigada à apresentação de contas de regulação, comprovando que as contas e as regras contabilísticas para efeitos de elaboração das contas de regulação observam o estabelecido no presente regulamento e nas normas e metodologias complementares.

8 — Os valores comuns a diversas actividades reguladas ou a actividades reguladas e não reguladas, nomeadamente no que concerne às redes autónomas constantes do anexo I do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, devem ser identificados em rubricas próprias, sendo obrigatória a fundamentação dos critérios usados na imputação a cada actividade.

9 — Na elaboração das contas de regulação o gestor da infra-estrutura terá em conta o disposto no artigo 63.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, nomeadamente no que respeita à separação contabilística da actividade de serviço público de gestão da infra-estrutura, apresentando separadamente as contas das demais actividades.

10 — Os critérios devem ser claros e objectivos e a empresa deve disponibilizar a informação de suporte que permita a verificação das repartições e imputações referidas.

11 — Os valores previsionais são elaborados considerando que se mantêm em vigor as tarifas estabelecidas no último directório da rede publicado.

12 — As normas contabilísticas a aplicar são as que se encontram em vigor à data de elaboração das contas de regulação.

#### Artigo 8.º

##### Actividades das empresas

1 — Para efeitos do presente regulamento, entende-se que os gestores de infra-estruturas desenvolvem as seguintes actividades:

- Gestão da conservação da infra-estrutura ferroviária;
- Gestão dos sistemas de comando, controlo e segurança da circulação na infra-estrutura ferroviária;
- Gestão da capacidade da infra-estrutura ferroviária.

2 — A actividade de gestão da conservação da infra-estrutura ferroviária inclui as seguintes componentes:

- Conservação da via e outras instalações fixas;
- Planeamento da actividade de gestão da conservação;
- Controlo dos parâmetros operacionais de qualidade, segurança, fiabilidade e economia;
- Gestão de acidentes e incidentes com implicações na infra-estrutura.

3 — A actividade de gestão de comando e controlo da circulação da infra-estrutura ferroviária inclui as seguintes componentes:

- Gestão do comando e controlo da circulação;
- Gestão do pessoal operacional afecto à circulação;
- Gestão dos aspectos relacionados com segurança, incluindo a gestão operacional de ocorrências;
- Autorização e controlo dos condicionamentos da infra-estrutura.

4 — A actividade de gestão da capacidade da infra-estrutura ferroviária inclui as seguintes componentes:

- Análise da capacidade;
- Atribuição da capacidade aos operadores;
- Planeamento dos condicionamentos da infra-estrutura;
- Medição, controlo, facturação e cobrança da capacidade utilizada.

### CAPÍTULO III

#### Tarifas reguladas

##### SECÇÃO I

##### Disposições gerais

#### Artigo 9.º

##### Definição das tarifas

1 — As tarifas de base a cobrar pelo gestor da infra-estrutura pelos serviços essenciais, compreendidos no artigo 27.º do Decreto-Lei

n.º 270/2003, de 28 de Outubro, obedecem aos princípios previstos no artigo 54.º do mesmo diploma.

2 — O custo directamente imputável é obtido pela aplicação das regras constantes da secção II do presente capítulo.

3 — As tarifas a cobrar pelo gestor da infra-estrutura pela prestação dos serviços compreendidos nos artigos 28.º e 29.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, não podem exceder o custo da prestação daqueles serviços, com base no nível real de utilização, quando se verificarem os pressupostos estabelecidos pelo artigo 55.º, n.º 2, do mesmo diploma, sendo o referido custo obtido pela aplicação das regras constantes da secção III do presente capítulo.

4 — Quando se trate de serviços abrangidos pela alínea d) do n.º 1 do artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, deve ainda ser tida em conta a situação concorrencial dos transportes ferroviários, nos termos previstos na secção III do presente capítulo.

5 — A tarifa para recuperação total de custos prevista no artigo 56.º do Decreto-Lei n.º 270/2003 é fixada e cobrada nos termos estabelecidos na secção IV do presente capítulo.

6 — A tarifa para recuperação de investimentos só pode ser fixada e cobrada nos termos e nos casos previstos pelo artigo 58.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro.

7 — As tarifas calculadas nos termos previstos no presente regulamento serão liquidadas e cobradas nos termos estabelecidos na secção VI do presente capítulo.

#### SUBSECÇÃO I

##### Tarifas dos serviços essenciais

#### Artigo 10.º

##### Fixação das tarifas

1 — Sem prejuízo do disposto no presente capítulo, a fixação das tarifas pela prestação de serviços essenciais cabe ao gestor da infra-estrutura.

2 — A obrigação de fixar as tarifas é cumprida pela sua publicação, antecipadamente, no directório da rede, acompanhada dos elementos necessários à compreensão dos cálculos efectuados, nos termos impostos pelo artigo 31.º, n.ºs 4 e 5, do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro.

#### SUBSECÇÃO II

##### Tarifas dos serviços adicionais e auxiliares

#### Artigo 11.º

##### Fixação das tarifas

1 — Sem prejuízo do disposto no presente capítulo, a fixação do valor concreto das tarifas pela prestação de serviços adicionais ou auxiliares cabe ao gestor da infra-estrutura ou à entidade que preste serviços adicionais ou auxiliares, quando seja prestadora única, nos termos previstos no artigo 55.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro.

2 — No caso de entidade que preste serviços adicionais ou auxiliares e que não seja gestora da infra-estrutura, quando a tarifa a aplicar seja calculada nos termos da secção III do presente capítulo, a fixação das tarifas obedece ao seguinte procedimento:

- Comunicação prévia ao INTF;
- Comunicação ao gestor da infra-estrutura principal das tarifas aplicáveis, no máximo 15 dias úteis antes da data de publicação do directório da rede, para inclusão no mesmo, ao abrigo do disposto no artigo 28.º, n.º 4, do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro.

#### SUBSECÇÃO III

##### Instrumentos aplicáveis à fixação de tarifas

#### Artigo 12.º

##### Instrumentos aplicáveis à fixação de tarifas

1 — A fixação de tarifas far-se-á de acordo com o Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, com o presente regulamento e com as instruções emitidas pelo INTF em matéria de tarifação.

2 — Na fixação de tarifas são tidas em conta as decisões do INTF em sede de recurso ou reclamação, ao abrigo do disposto nos artigos 70.º, 72.º, 73.º e 74.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro.

3 — Devem ainda ser devidamente valoradas as recomendações emitidas pelo INTF em matéria de tarifação.

## SECÇÃO II

## Tarifação dos serviços essenciais

## SUBSECÇÃO I

## Disposições gerais

## Artigo 13.º

## Princípios

1 — As tarifas a cobrar pelo gestor da infra-estrutura pelos serviços compreendidos no artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 270/2003 correspondem ao custo directamente imputável à exploração do serviço de transporte ferroviário na parte da infra-estrutura em que se efectuam, sem prejuízo do disposto nos artigos 37.º e 38.º

2 — Na determinação do custo directamente imputável são observados os seguintes princípios:

- De transparência no estabelecimento de umnexo de imputação dos custos à prestação dos serviços essenciais;
- De coerência e de sustentabilidade das metodologias adoptadas;
- De estabilidade de critérios.

3 — O gestor da infra-estrutura deve observar o princípio de não discriminação entre operadores, assegurando, nomeadamente:

- A identidade, em toda a rede sob sua gestão, dos princípios aplicáveis à tarifação dos serviços essenciais;
- Que as empresas que prestem serviços equivalentes num segmento análogo de mercado pagam tarifas equivalentes.

4 — As tarifas são calculadas com base nos custos directamente imputáveis, apurados nos termos da subsecção III, imputados à capacidade utilizável definida nos termos previstos da subsecção IV pela aplicação das regras constantes da subsecção seguinte.

5 — O ano de referência para o cálculo dos custos, a preços correntes, e da capacidade utilizável é o ano de publicação do directório da rede, na medida dos dados disponíveis nomeadamente ao nível das últimas contas de regulação aprovadas.

## Artigo 14.º

## Regras gerais

1 — As tarifas são calculadas pelo gestor da infra-estrutura para cada grupo homogéneo e para cada tipo de serviço, incluindo-se na definição deste último nomeadamente o tipo de tracção utilizado e a utilização ou não de estações.

2 — Considera-se, para efeitos do presente regulamento, grupo homogéneo qualquer conjunto de troços que tenham entre si uma relação de identidade, cumulativamente, quanto aos seguintes aspectos:

- Condições tecnológicas e de exploração;
- Tipologia de serviços neles prestados;
- Estrutura de custos.

3 — As tarifas serão válidas pelo período de vigência do directório da rede em que se integram.

4 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, as decisões de recursos ou reclamações pelo INTF ou a emissão por este de instruções em matérias objecto do presente regulamento são vinculativas e imediatamente aplicáveis, cabendo ao gestor da infra-estrutura a sua divulgação, por escrito, no prazo de cinco dias úteis, a todos os interessados.

5 — No cálculo da tarifa, incluindo as operações de apuramento de custos nos termos da subsecção III e de cálculo da capacidade nos termos da subsecção IV, o gestor da infra-estrutura utilizará sempre métodos que correspondam às melhores práticas internacionais, relevantes e aplicáveis, nomeadamente para a obtenção do custo directamente imputável.

## Artigo 15.º

## Fórmula

As tarifas aplicáveis em cada grupo homogéneo e por tipologia de serviço são calculados segundo a seguinte fórmula:

$$T_{gj} = \Sigma^n_i = 1CDI_{ij} / \Sigma^n_i = 1CU_{ij}$$

em que:

- T* — tarifas aplicáveis;  
*g* — grupo homogéneo, nos termos do artigo 14.º, n.º 2;  
*i* — troço;  
*j* — tipologia de serviço, nos termos do artigo 14.º, n.º 1;

*CDI* — custos directamente imputáveis, nos termos da subsecção III;

*CU* — capacidade utilizável, nos termos previstos na subsecção IV.

## SUBSECÇÃO II

## Regras sobre identificação e contabilização de custos

## Artigo 16.º

## Custos directamente imputáveis

1 — Só podem ser considerados os custos directamente imputáveis que comprovadamente resultem, de forma directa, inequívoca e expressa, da prestação dos seguintes serviços:

- O tratamento dos pedidos de capacidade da infra-estrutura;
- O direito de utilização da capacidade concedida;
- A utilização de vias, agulhas e entroncamentos;
- O comando e controlo da circulação do comboio, incluindo regulação, sinalização, expedição e comunicação e transmissão de informações sobre a sua circulação ou movimentos de manobra, com excepção das informações de natureza comercial;
- Quaisquer informações necessárias à operacionalização ou funcionamento do serviço para o qual a capacidade foi concedida;
- O acesso por via férrea às instalações de serviços, como sejam:
  - Estações de passageiros, seus edifícios e outras instalações;
  - Instalações de abastecimento de combustível;
  - Terminais de mercadorias;
  - Estações de triagem;
  - Instalações de formação das composições;
  - Feixes de resguardo;
  - Instalações de manutenção e outras instalações técnicas;
- A utilização das infra-estruturas e equipamentos de fornecimento, transformação e distribuição de energia eléctrica para tracção, quando disponíveis;
- A prestação de socorro ferroviário em caso de perturbação da circulação resultante de falha técnica ou acidente, nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, podem ser contabilizados os custos com pessoal, instalações, segurança, limpeza, consumos de água e electricidade, equipamentos, sistemas e telecomunicações e ainda os custos com a manutenção e conservação das infra-estruturas e demais equipamentos e instalações afectos à prestação daqueles serviços, desde que se comprove um nexo de imputação inequívoco, expresso, directo e demonstrável entre a prestação dos serviços referidos no número anterior e os custos em causa.

3 — Os custos comuns à prestação de vários serviços, incluindo os custos comuns a serviços incluídos nos serviços essenciais e outros devem ser identificados em rubricas próprias, sendo obrigatória a fundamentação dos critérios usados na imputação do custo à prestação de um dado serviço.

4 — O gestor da infra-estrutura deve estar em condições de demonstrar, a cada momento, que nenhum custo é imputado a mais de um troço.

## Artigo 17.º

## Tratamento dos pedidos de capacidade da infra-estrutura

1 — O tratamento dos pedidos de capacidade da infra-estrutura inclui todas as actividades associadas à recepção, tratamento e inserção no horário técnico dos pedidos de capacidade e demais actividades a elas associadas.

2 — São considerados custos directamente imputáveis ao tratamento dos pedidos de capacidade da infra-estrutura os custos referidos no n.º 2 do artigo 16.º

## Artigo 18.º

## Direito de utilização da capacidade concedida

1 — O direito de utilização da capacidade concedida inclui todas as actividades destinadas a garantir a conformidade dos serviços prestados com as condições de acesso contratadas.

2 — São considerados custos directamente imputáveis ao exercício do direito de utilização da capacidade concedida os custos referidos no n.º 2 do artigo 16.º

3 — O disposto no presente artigo não prejudica as regras especiais em matéria de regime de melhoria de desempenho.

## Artigo 19.º

**Guarnecimento de estações em eclipse**

1 — Os custos decorrentes do guarnecimento de estações em eclipse, na sequência de pedidos de capacidade apresentados fora do âmbito do processo de construção do horário técnico, que excedam a reserva de capacidade que o gestor da infra-estrutura deve manter, de 25 % acima da capacidade reservada, podem reflectir os sobrecustos assumidos pelos gestores da infra-estrutura, desde que os mesmos sejam eficientes.

2 — A obrigação de guarnecer a estação em eclipse apenas existe quando o pedido do operador seja fundamentado, nomeadamente quanto à sua não apresentação no prazo previsto no artigo 38.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro.

3 — São considerados eficientes, para efeitos do n.º 1, os sobrecustos que não excedam em mais de 25 % o custo normal de guarnecimento da estação, ou de estação do mesmo tipo, quando esta não se encontre em eclipse.

4 — Em caso de desacordo entre o operador e o gestor da infra-estrutura quanto à validade da fundamentação do pedido, o INTF decidirá, no prazo mais curto possível, ouvidas ambas as partes, sobre a admissibilidade do pedido.

## Artigo 20.º

**Utilização de vias, agulhas e entroncamentos**

1 — A utilização de vias, agulhas e entroncamentos inclui a utilização da via, nesta se compreendendo a plataforma da via, a plena via, os AMV, os taludes de escavação e de aterro, as faixas protectoras contra o fogo, os muros e as vedações, e das obras de arte, nestas se compreendendo as pontes, os túneis e os aquedutos.

2 — Só podem ser considerados custos directamente imputáveis à utilização de vias, agulhas e entroncamentos os custos referidos no n.º 2 do artigo 16.º, directamente emergentes das actividades destinada a garantir:

- a) A gestão e supervisão da via e das obras de arte;
- b) A manutenção e conservação da via, nesta se compreendendo a plena via, os AMV, os muros e as vedações;
- c) A manutenção e conservação das obras de arte, nestas se compreendendo as pontes, os túneis e os aquedutos.

## Artigo 21.º

**Comando e controlo da circulação**

1 — O comando e controlo da circulação inclui a regulação, sinalização, expedição e a comunicação e transmissão de informações sobre a circulação ou movimentos de manobra do comboio, com excepção das informações de natureza comercial.

2 — Só podem ser considerados custos directamente imputáveis ao comando e controlo da circulação os custos referidos no n.º 2 do artigo 16.º, directamente emergentes das actividades:

- a) De manutenção e conservação dos sistemas de controlo, nomeadamente a sinalização, o CONVEL e o rádio solo-comboio;
- b) De comando e controlo da circulação, entendendo-se como integrantes desta os recursos existentes no posto central de comando, nos postos de comando e nas estações na parte em que estejam afectos à mesma.

## Artigo 22.º

**Informações prestadas ao operador**

1 — As informações prestadas ao operador compreendem quaisquer informações necessárias à operacionalização ou funcionamento do serviço para o qual a capacidade foi concedida, com exclusão das relativas ao comando e controlo da circulação e das informações de natureza comercial.

2 — São considerados custos directamente imputáveis à prestação de informações ao operador os custos referidos no n.º 2 do artigo 16.º directamente emergentes das actividades destinadas a coligir, tratar e disponibilizar informação aos operadores.

## Artigo 23.º

**Estações de passageiros, seus edifícios e outras instalações**

1 — O acesso ao fornecimento de serviços nas estações de passageiros, seus edifícios e outras instalações inclui a utilização dos cais e plataformas dos mesmos para a prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros.

2 — Só podem ser considerados custos directamente imputáveis ao fornecimento de serviços nas estações de passageiros, seus edifícios

e outras instalações os custos referidos no n.º 2 do artigo 16.º directamente emergentes das actividades de:

- a) Gestão e supervisão da manutenção e conservação dos mesmos;
- b) Garantia dos acessos aos cais e plataformas, incluindo elevadores e escadas rolantes;
- c) Segurança das estações de passageiros, seus edifícios, cais e plataformas e outras instalações;
- d) Manutenção e conservação dos cais e plataformas, incluindo as coberturas dos mesmos.

## Artigo 24.º

**Instalações de abastecimento de combustível**

1 — O acesso por via férrea às instalações de abastecimento de combustível inclui a utilização das vias de serviço que dão acesso a essas mesmas instalações e a prestação dos serviços de manobras nas mesmas vias de serviço.

2 — Só podem ser considerados custos directamente imputáveis ao acesso por via férrea às instalações de abastecimento de combustível os custos referidos no n.º 2 do artigo 16.º directamente emergentes das actividades de:

- a) Gestão e supervisão da manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso às instalações;
- b) Manobras nas mesmas vias de serviço;
- c) Manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso às instalações.

## Artigo 25.º

**Terminais de mercadorias**

1 — O acesso por via férrea aos terminais de mercadorias inclui a utilização das vias de serviço que dão acesso a esses mesmos terminais e a prestação dos serviços de manobras nas mesmas.

2 — Só podem ser considerados custos directamente imputáveis ao acesso por via férrea aos terminais de mercadorias os custos referidos no n.º 2 do artigo 16.º directamente emergentes das actividades de:

- a) Gestão e supervisão da manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso aos terminais;
- b) Manobras nas mesmas vias de serviço;
- c) Manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso aos terminais de mercadorias.

## Artigo 26.º

**Estações de triagem**

1 — O acesso por via férrea às estações de triagem inclui a utilização das vias de serviço que dão acesso a essas mesmas estações e a prestação dos serviços de manobras nas mesmas vias de serviço.

2 — Só podem ser considerados custos directamente imputáveis ao acesso por via férrea às estações de triagem os custos referidos no n.º 2 do artigo 16.º directamente emergentes das actividades de:

- a) Gestão e supervisão da manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso às estações de triagem;
- b) Manobras nas mesmas vias de serviço e pela actividade de manutenção;
- c) Manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso às estações de triagem.

## Artigo 27.º

**Instalações de formação das composições**

1 — O acesso por via férrea às instalações de formação das composições inclui a utilização das vias de serviço que dão acesso a essas mesmas instalações e a prestação dos serviços de manobras nas mesmas vias de serviço.

2 — Só podem ser considerados custos directamente imputáveis ao acesso por via férrea às instalações de formação das composições os custos referidos no n.º 2 do artigo 16.º directamente emergentes das actividades de:

- a) Gestão e supervisão da manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso às instalações de formação das composições;
- b) Manobras nas mesmas vias de serviço;
- c) Manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso às instalações de formação das composições.

## Artigo 28.º

**Feixes de resguardo**

1 — O acesso por via férrea aos feixes de resguardo inclui a utilização das vias de serviço que dão acesso a esses mesmos feixes

de resguardo e a prestação dos serviços de manobras nas mesmas vias de serviço.

2 — Só podem ser considerados custos directamente imputáveis ao acesso por via férrea aos feixes de resguardo os custos referidos no n.º 2 do artigo 16.º directamente emergentes das actividades de:

- a) Gestão e supervisão da manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso aos feixes de resguardo;
- b) Manobras nas mesmas vias de serviço;
- c) Manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso aos feixes de resguardo.

#### Artigo 29.º

##### Instalações de manutenção e outras instalações técnicas

1 — O acesso por via férrea às instalações de manutenção e outras instalações técnicas inclui a utilização das vias de serviço que dão acesso a essas mesmas instalações e a prestação dos serviços de manobras nas mesmas vias de serviço.

2 — Só podem ser considerados custos directamente imputáveis ao acesso por via férrea às instalações de manutenção e outras instalações técnicas os custos referidos no n.º 2 do artigo 16.º directamente emergentes das actividades de:

- a) Gestão e supervisão da manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso às instalações de manutenção e outras instalações técnicas;
- b) Manobras nas mesmas vias de serviço;
- c) Manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso às instalações de manutenção e outras instalações técnicas.

#### Artigo 30.º

##### Utilização das infra-estruturas e equipamentos de fornecimento, transformação e distribuição de energia eléctrica para tracção

1 — A utilização das infra-estruturas e equipamentos de fornecimento, transformação e distribuição de energia eléctrica para tracção inclui a utilização das subestações, da catenária e dos transformadores.

2 — Só podem ser considerados custos directamente imputáveis à utilização das infra-estruturas e equipamentos de fornecimento, transformação e distribuição de energia eléctrica para tracção os custos referidos no n.º 2 do artigo 16.º directamente emergentes das actividades de:

- a) Gestão e supervisão da manutenção e conservação das subestações, da catenária, dos postos de catenária e dos transformadores;
- b) Comando, supervisão e gestão dos mesmos;
- c) Manutenção e conservação das subestações, da catenária, dos postos de catenária e dos transformadores.

3 — O tráfego ferroviário que não utilize tracção eléctrica suporta apenas os custos referidos nas alíneas a) e c) do número anterior até um limite de 50% da totalidade dos custos associados a estas actividades.

#### Artigo 31.º

##### Prestação de socorro ferroviário

1 — A prestação de socorro ferroviário inclui apenas o socorro ferroviário decorrente de perturbação da circulação resultante de falha técnica ou acidente, nos termos previstos no artigo 27.º, n.º 1, alínea d), do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro.

2 — São considerados custos directamente imputáveis ao socorro ferroviário os custos referidos no n.º 2 do artigo 16.º directamente emergentes de monitorização, acompanhamento e resolução de perturbações da circulação que envolvam a prestação de socorro ferroviário a um ou mais operadores.

3 — O socorro ferroviário inclui a utilização de todos os meios materiais e humanos necessários à desobstrução da via, remoção das composições acidentadas para local que não interfira com a circulação e ao restabelecimento de condições de circulação em segurança.

### SUBSECÇÃO III

#### Regras sobre cálculo de capacidade

#### Artigo 32.º

##### Fórmula de cálculo da capacidade

1 — No cálculo das tarifas é usado o valor da capacidade utilizável, encontrada de acordo com as regras dos artigos seguintes.

2 — O disposto no número anterior não prejudica o disposto na subsecção VI quanto à consideração da capacidade utilizada para efeitos de liquidação e cobrança das tarifas.

#### Artigo 33.º

##### Capacidade teórica

1 — Para cada grupo homogéneo o gestor da infra-estrutura deve calcular a capacidade teórica do mesmo.

2 — A capacidade teórica é a capacidade máxima de um dado troço, sendo para tal considerado o tipo de infra-estrutura em causa, o sistema de comando e controlo e uma alocação o mais eficiente possível da mesma.

3 — A capacidade teórica de um grupo homogéneo é igual à média da capacidade teórica dos troços nele incluídos.

4 — No cálculo da capacidade teórica não podem ser tidos em conta condicionalismos resultantes de operações de investimento, conservação ou manutenção.

5 — O INTF pode decidir, de forma fundamentada, a utilização de uma capacidade teórica diversa da calculada pelo gestor da infra-estrutura.

6 — Quando o INTF decida, nos termos do número anterior, a utilização de uma dada capacidade teórica, o gestor da infra-estrutura fará menção desse facto na justificação dos seus cálculos.

#### Artigo 34.º

##### Factores de correcção

1 — A partir do valor calculado para a capacidade teórica encontra-se a capacidade efectivamente utilizável pela aplicação de factores de correcção que tenham em conta as condições de mercado e as condições de exploração, nos termos dos números seguintes.

2 — Na medição da perda de capacidade são tidos em conta factores de correcção, nos termos do número seguinte, tendo em conta o horário técnico existente ou previsto mais actual, extrapolando-se para os períodos sem pedidos os efeitos identificados nos períodos para os quais existem pedidos de capacidade.

3 — São factores de correcção:

- a) Os períodos reservados a manutenção e conservação até no máximo de quatro horas;
- b) O efeito de mistura, que corresponde à perda de capacidade em relação à capacidade teórica devida à coexistência de diferentes tipologias de comboios e serviços;
- c) O efeito dos níveis de qualidade, que corresponde à perda de capacidade em relação à capacidade teórica devida à manutenção de um determinado nível de qualidade exigível, por razões de serviço, com prejuízo da utilização otimizada da capacidade;
- d) O efeito de inutilidade, que corresponde à perda de capacidade em relação à capacidade teórica devida à existência de tipologias de serviço que, ao não utilizarem a total extensão disponível de um dado canal horário, inutilizam a utilização, na prática, da capacidade remanescente;
- e) O efeito de cruzamento, que corresponde à perda de capacidade em relação à capacidade teórica devida à existência de estrangulamentos de capacidade em estações, nomeadamente decorrentes do cruzamento de linhas em estações e outros nós ou pontos singulares.

4 — Na definição dos canais horários, para determinação do efeito de inutilidade, serão tidos em conta os condicionamentos impostos pela própria infra-estrutura e a adequação do serviço ferroviário aos padrões de procura.

5 — A utilização de factores de perda de capacidade não previstos no n.º 3, nomeadamente os que se relacionem com aumentos de capacidade decorrentes de operações de investimento, depende de pedido expresso nesse sentido ao INTF do gestor da infra-estrutura, que deverá fundamentar o mesmo.

6 — A decisão relativa à matéria do número anterior, ouvidos os interessados, será proferida até 30 dias antes da data de publicação do directório da rede em causa.

7 — Na medição dos factores de correcção não se terão em conta condicionalismos resultantes de operações de investimento, conservação ou manutenção.

#### Artigo 35.º

##### Capacidade utilizável

1 — A capacidade utilizável resulta da diminuição da capacidade teórica nos termos resultantes da aplicação dos factores de correcção.

2 — Serão calculadas capacidades utilizáveis para os períodos nocturno, diurno e de hora de ponta e para os diferentes grupos homogéneos.

3 — A capacidade utilizável diária é obtida pela ponderação dos vários períodos em causa.

4 — No cálculo da capacidade utilizável para o período de tarifação anual podem ser tidos em conta diferentes dias tipo, designadamente dias úteis, sábados domingos e feriados, e períodos sazonais, designadamente o Verão e o Inverno.

5 — A capacidade utilizável obtida em comboios por hora será convertida em comboios por quilómetro (ck) para efeitos de cálculo das tarifas nos termos do presente regulamento, usando a fórmula:

$$ck^n \text{ programados} / \text{Percentagem de utilização da capacidade utilizável}_i$$

sendo  $i$  um dado troço da linha.

#### SUBSECÇÃO IV

##### Capacidade pedida e não utilizada

###### Artigo 36.º

###### Tarifação da capacidade pedida e não utilizada

1 — O valor devido pela capacidade pedida e não utilizada corresponde a:

- 10 % do valor da tarifa aplicável se a não utilização for comunicada antes da entrada em vigor do horário técnico para o ano a que respeita a repartição de capacidade;
- 25 % do valor da tarifa aplicável se a não utilização for comunicada até 12 semanas antes da data para a qual a capacidade tinha sido pedida;
- 50 % do valor da tarifa aplicável se a não utilização for comunicada até seis semanas antes da data para a qual a capacidade tinha sido pedida;
- 75 % do valor da tarifa aplicável se a não utilização for comunicada até duas semanas antes da data para a qual a capacidade tinha sido pedida;
- 100 % do valor da tarifa aplicável se a não utilização for comunicada menos de duas semanas antes da data para a qual a capacidade tinha sido pedida.

2 — Se para um dado horário técnico um operador não utilizar mais de 5 % da capacidade que pediu a partir do momento em que atinja esse referencial pagará 5 % acima do valor da tarifa por cada canal adicional que tenha pedido e não tenha utilizado, até ao limite de 500 % do valor da tarifa aplicável.

#### SUBSECÇÃO V

##### Adicionais à tarifa pela prestação de serviços essenciais

###### Artigo 37.º

###### Componente de escassez

1 — O gestor da infra-estrutura pode, quando uma infra-estrutura for declarada congestionada nos termos previstos no artigo 44.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, aplicar um adicional à tarificação dos serviços essenciais.

2 — O adicional referido no número anterior destina-se a internalizar na decisão de utilização da infra-estrutura congestionada, por parte dos operadores, o custo desse mesmo congestionamento.

3 — O componente de escassez deixa de ser aplicado quando o gestor da infra-estrutura não apresente o plano de reforço de capacidade no prazo de 12 meses após a declaração de infra-estrutura congestionada ou não dê início à sua implementação no prazo de 3 meses após o mesmo ter sido aprovado pelo ministro da tutela, se prazo inferior não for fixado no despacho de aprovação.

4 — O adicional referido no n.º 1 só pode ser aplicado no período previsto no plano de reforço de capacidade aprovado para conclusão das acções nele previstas, salvo se o INTF, por solicitação do gestor da infra-estrutura e ouvidos os operadores, determinar a aplicação do adicional para além do referido período.

5 — Os troços de linha sujeitos à componente de escassez devem ser identificados, sempre que possível, no directório da rede, onde devem constar o valor da componente de escassez e a fundamentação da mesma.

6 — Em caso de congestionamento superveniente, a decisão e a respectiva fundamentação têm de ser comunicadas ao INTF e aos operadores abrangidos pela aplicação da componente de escassez 30 dias antes do início da sua efectiva aplicação.

7 — A componente referida no presente artigo não pode exceder em mais de 10 % o valor da tarifa que seria aplicada caso não existisse congestão e o valor proposto deve estar sustentado face à finalidade definida no n.º 2 para este tipo de tarifa.

8 — O INTF pode, a requerimento dos operadores ou officiosamente, determinar a revisão do valor da componente de escassez.

###### Artigo 38.º

###### Componente relativa à internalização dos custos ambientais

1 — Até que seja aprovado o regime legal a que se refere a alínea *b*) do n.º 1 do artigo 5.º da Lei n.º 10/90, de 17 de Março, e se verifiquem as demais condições previstas nos n.ºs 3 e 4 do artigo 54.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, está vedada ao gestor da infra-estrutura a cobrança da componente relativa à internalização dos custos ambientais.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, devem o gestor da infra-estrutura e os operadores de transporte ferroviário apresentar anualmente ao INTF uma estimativa dos seus custos externos não internalizados em matéria de ambiente.

#### SUBSECÇÃO VI

##### Incentivo à eficiência do gestor da infra-estrutura

###### Artigo 39.º

###### Fórmula de aplicação

1 — À variação média das taxas calculadas para a prestação dos serviços essenciais, nos termos da presente secção, incluindo os adicionais que sobre elas incidam, será aplicado um referencial de eficiência igual à variação do índice de preços no consumidor (sem habitação) de acordo com as previsões mais recentes do Ministério das Finanças, deduzido de 1 %.

2 — A variação média será calculada através de um índice com a seguinte expressão:

$$\sum_{i=1}^n (p_i \cdot q_i - p_{i-1} \cdot q_i) / \sum_{i=1}^n (p_{i-1} \cdot q_i)$$

em que:

$pt$  corresponde às taxas calculadas para os serviços essenciais no ano  $t$ ;

$qt$  corresponde aos  $ck$  utilizáveis no ano  $t$ ;

$i$  corresponde aos grupos homogéneos tal como definidos no directório da rede.

3 — O incentivo referido no n.º 1 deve ser alcançado por todos os grupos homogéneos e é válido para um período de um ano, após o que será revisto pelo INTF.

4 — A revisão a que se refere o número anterior terá em conta estudos de análise sobre a eficiência da empresa regulada, sem prejuízo da obrigatoriedade de o gestor da infra-estrutura apresentar anualmente relatórios, até ao dia 31 de Maio do ano seguinte ao que respeitam, sobre o nível de ganhos de eficiência e a forma como os mesmos são obtidos.

#### SECÇÃO III

##### Tarifação dos serviços adicionais e dos serviços auxiliares

###### Artigo 40.º

###### Âmbito de aplicação

1 — A presente secção aplica-se às tarifas a cobrar pelo gestor da infra-estrutura, ou por terceiros, no caso em que devam ser considerados o único prestador de serviços.

2 — Considera-se que existe apenas um prestador de serviços quando não existam alternativas viáveis em condições normais de mercado.

3 — Cabe ao prestador de serviços demonstrar a existência das mencionadas alternativas viáveis em condições normais de mercado, em caso de litígio com o operador ou quando o INTF, officiosamente, tome conhecimento do facto.

4 — A presente secção não se aplica, nos termos previstos no artigo 55.º, n.º 4, do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, aos casos em que as tarifas sejam fixadas ou calculadas ao abrigo das regras aprovadas por entidades administrativas legalmente competentes, designadamente, em matéria de energia eléctrica para tração.

###### Artigo 41.º

###### Regras de cálculo

1 — Pela prestação dos serviços compreendidos nos artigos 28.º e 29.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, as tarifas a cobrar não podem exceder o custo da sua prestação, com base no nível real de utilização.

2 — O custo da prestação do serviço é calculado tendo em conta a totalidade dos custos associados à prestação do serviço, incluindo os custos com instalações, equipamento e pessoal.

3 — O nível real de utilização deve ser valorado de forma a não repercutir nos operadores as ineficiências produtivas decorrentes da subutilização da capacidade instalada.

4 — Quando se trate de serviços abrangidos pela alínea *d*) do n.º 1 do artigo 28.º deve ainda ser tida em conta a situação concorrencial dos transportes ferroviários, introduzindo-se, se necessário, um factor de correcção destinado a evitar um desvio dos custos considerados superior a 50 % em relação ao preço médio de serviço equivalente noutros modos de transportes.

## SECÇÃO IV

### Tarifa para recuperação total de custos

#### Artigo 42.º

##### Pressupostos de aplicação

1 — A tarifa para recuperação total de custos apenas pode ser aplicada quando as condições de mercado o permitam, nos termos previstos no artigo 39.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro.

2 — Cabe ao gestor da infra-estrutura fazer prova, junto do INTF, de estar verificado este pressuposto, devendo demonstrar, nomeadamente, que da aplicação da tarifa para recuperação total de custos não resulta uma perturbação das normais condições de funcionamento do mercado de transporte ferroviário em causa, tendo em conta todos os factores relevantes, nomeadamente:

- O eventual impacte nos custos e no preços ao consumidor final;
- Os potenciais efeitos sobre a evolução da procura e a rentabilidade do serviço prestado pelas empresas de transporte ferroviário;
- O efeito ao nível da competitividade dos operadores abrangidos no mercado de transporte em que actuam;
- A elasticidade preço da oferta e da procura nos vários segmentos de mercado, por forma a determinar se o impacte da tarifa para recuperação total de custos num dado segmento inviabiliza a prestação do serviço de transporte pelo modo ferroviário.

3 — As tarifas previstas no n.º 1 constarão do directório da rede e vigoram pelo período deste.

#### Artigo 43.º

##### Regras de cálculo

1 — As tarifas calculadas para recuperação total de custos respeitarão, nomeadamente, os seguintes princípios:

- Não deverão prejudicar a competitividade do transporte ferroviário, nomeadamente do transporte ferroviário internacional de mercadorias;
- Serão calculadas com base em princípios eficazes, transparentes e não discriminatórios;
- Serão calculadas por forma a não absorverem eventuais ganhos de produtividade das empresas de transporte ferroviário.

2 — Os custos a considerar como custos totais da actividade são os custos do serviço público de gestão, manutenção e conservação da infra-estrutura, tal como definidos no artigo 63.º, n.ºs 4, 7 e 8, do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, que constem da conta de regulação aprovada.

3 — A variação média das tarifas de recuperação total de custos será aplicado um referencial de eficiência igual à variação do índice de preços no consumidor (sem habitação) de acordo com as previsões mais recentes do Ministério das Finanças, deduzido de 1 %.

#### Artigo 44.º

##### Isenções e abatimentos

1 — Para emissão do parecer a que se refere o n.º 2 do artigo 57.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, devem os requerentes da redução ou abatimento prestar ao INTF a toda informação relevante, nomeadamente nas seguintes matérias:

- Tipo de serviço que prestam;
- Custos incorridos na prestação do serviço discriminados por actividades e fontes de financiamento e justificação dos mesmos;
- Nível de receita gerado pelo serviço em causa, por actividade;
- Elasticidade da procura ao novo preço resultante da eventual concessão de abatimentos ou de uma isenção à tarifa para recuperação total de custos;

- Obrigações de serviço público eventualmente existentes e o seu impacte nos elementos anteriormente mencionados;
- Demonstração de que a redução ou abatimento viabiliza economicamente a prestação do serviço.

2 — Apenas poderão requerer pedidos de isenção ou abatimentos as empresas de transporte ferroviário que tenham, no segmento de mercado abrangido pelo pedido, um volume de negócios superior a € 25 000 ou superior a 5 % do volume de negócios total do operador.

3 — Antes da emissão do parecer em causa o INTF ouvirá o gestor da infra-estrutura afectado pela decisão.

## SECÇÃO V

### Descontos

#### Artigo 45.º

##### Aplicação de descontos

1 — A previsão, pelo gestor da infra-estrutura, da aplicação de descontos ao abrigo do disposto no artigo 59.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, deve ser feita no directório da rede, no respeito pelo princípio do tratamento equitativo e não discriminatório dos operadores.

2 — O gestor deve fazer acompanhar a informação relativa aos descontos da demonstração de:

- Que os mesmos estão abrangidos por uma das situações previstas na lei;
- Que da estrutura e nível dos mesmos não resulta qualquer violação das leis nacionais e comunitárias da concorrência.

3 — O gestor da infra-estrutura deverá indicar as secções da infra-estrutura a que se aplicam os descontos e, quando seja o caso, o período plurianual para o qual o desconto será válido.

## SECÇÃO VI

### Regras sobre liquidação e cobrança

#### Artigo 46.º

##### Liquidação

1 — O cálculo do valor das tarifas devidas por cada utilizador da rede é feito mensalmente tendo em conta a capacidade efectivamente utilizada e a capacidade pedida e não utilizada e consta de factura a apresentar a cada operador.

2 — O valor devido pela capacidade utilizada corresponde à aplicação aos ck efectivamente percorridos da tarifa aplicável ao grupo homogéneo e aos serviços adicionais e auxiliares utilizados, conforme publicada no directório da rede.

#### Artigo 47.º

##### Cobrança

1 — A cobrança das tarifas devidas ao gestor da infra-estrutura faz-se mensalmente por emissão da factura correspondente.

2 — A factura a que se refere o número anterior será pagável nos termos constantes do directório da rede ou, na falta de previsão no mesmo, no prazo de 30 dias após a emissão.

3 — O operador pode, no prazo de 10 dias, fundamentadamente, apresentar ao gestor da infra-estrutura reclamação detalhada quanto a parte ou partes da factura, tendo aquele 30 dias para, justificadamente, rever ou manter a factura apresentada, tendo a reclamação efeitos suspensivos quanto ao prazo de pagamento.

4 — A factura a que se refere o n.º 1 discriminará, pelo menos:

- Os canais utilizados, respectiva tarifa, ck percorridos e valor a facturar, por serviço e grupo homogéneo, podendo ser agrupados os serviços regulares que utilizam sistematicamente canais com a mesma tarifa;
- Os canais pedidos mas não utilizados e a tarifa aplicável aos mesmos, por serviço e grupo homogéneo;
- As tarifas devidas por serviços adicionais, discriminadas por tipo de serviço adicional e data e local de prestação do mesmo;
- As tarifas devidas por serviços auxiliares, discriminadas por tipo de serviço e data e local de prestação do mesmo.

5 — As regras de cobrança aplicáveis ao abrigo do disposto no n.º 2 do presente artigo serão equitativas e não discriminatórias.

6 — O gestor da infra-estrutura deve manter um sistema informático de registo dos ck efectivamente percorridos auditável por serviço e por grupo homogéneo.

7 — Os dados do sistema informático que sustentam a emissão da factura devem ser guardados até ao termo do prazo legalmente previsto para a decisão de recurso jurisdicional.

## CAPÍTULO IV

### Regime de melhoria de desempenho

#### Artigo 48.º

##### Objecto

1 — O presente capítulo regulamenta o previsto no artigo 60.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro.

2 — O disposto no presente capítulo não prejudica a emissão de recomendações ou instruções pelo INTF.

#### Artigo 49.º

##### Transporte de mercadorias

1 — As regras do presente regulamento não se aplicam ao transporte de mercadorias na parte relativa à valorização dos eventuais atrasos.

2 — A valorização dos atrasos pode ser contratualizada caso a caso, desde que se respeitem os princípios do tratamento equitativo e não discriminatório.

3 — O contrato referido no número anterior está sujeito a notificação ao INTF.

#### Artigo 50.º

##### Princípios

1 — O regime de melhoria de desempenho deve ser disponibilizado a todos os operadores de forma equitativa e não discriminatória.

2 — O regime de melhoria de desempenho disponibilizado pelo gestor da infra-estrutura é de livre aceitação pelos operadores.

3 — O regime de melhoria de desempenho deve contribuir para a minimização das perturbações da circulação ferroviária e para a promoção da eficiência dos serviços, propiciando um desempenho operacional efectivo tendencialmente coincidente com os padrões de desempenho pressupostos na atribuição de capacidade.

4 — Para os efeitos previstos no número anterior, o regime de melhoria de desempenho pode incluir sanções para actos de incumprimento das obrigações contratuais de serviço, compensações para as empresas afectadas por esses actos e prémios para desempenhos superiores aos contratualizados.

#### Artigo 51.º

##### Monitorização e registo do desempenho

1 — O regime de melhoria de desempenho assentará num sistema de monitorização e registo do desempenho, único para toda a rede.

2 — Quando existam dois ou mais sistemas de monitorização e registo do desempenho de natureza diversa devem os dados ser convertidos fidedignamente para um único sistema de registo, anualmente fixado no directório da rede.

3 — O sistema de registo a considerar deve conter, pelo menos, os seguintes elementos:

- a) A data;
- b) O número do comboio;
- c) O ponto de controlo onde a medição é feita;
- d) O momento da passagem do comboio no ponto de controlo;
- e) A quantificação do desvio eventualmente observado;
- f) O motivo do atraso, quando ocorra;
- g) A imputação da responsabilidade do atraso, quando ocorra, aos vários intervenientes.

4 — Os factos e valores inscritos no sistema de monitorização e registo do desempenho beneficiam de uma presunção de exactidão.

5 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, os sistemas de registo e avaliação do desempenho deverão ser regularmente auditados por empresas independentes das partes, no mínimo uma vez por cada período de vigência anual; os relatórios dessas auditorias são obrigatoriamente enviados ao INTF e aos operadores.

6 — No caso da supressão total ou parcial de comboios, bem como de falha de serviço numa estação, a quantificação do atraso resulta do cálculo da diferença entre o horário do percurso original face à melhor alternativa disponível do ponto de vista do cliente final.

7 — O gestor da infra-estrutura fixará e divulgará o universo dos pontos de controlo disponíveis, do qual os operadores escolherão livremente os pontos de controlo que mais lhes convenham, para cada tipo de serviço.

8 — As partes podem contratualizar os padrões normais, correspondentes a um desempenho adequado, para cada ponto de controlo escolhido, por tipo de serviço.

9 — Com base nos dados obtidos com o sistema de monitorização e desempenho, que devem ser disponibilizados ao INTF por via informática, o gestor da infra-estrutura publicará, anualmente, estatísticas e relatórios sobre o desempenho da rede sob sua gestão e, bem assim, dos operadores de transporte ferroviário que nela operam.

#### Artigo 52.º

##### Imputação

1 — Os motivos de atraso constarão de uma tabela uniformizada, que conterá também as regras de imputação dos atrasos aos vários intervenientes.

2 — O gestor da infra-estrutura fixará, no regime de melhoria de desempenho, a tabela a que se refere o número anterior, a qual deve ser de simples cognoscibilidade pelos operadores.

3 — A notação dos motivos do atraso será feita através da inscrição no registo do código correspondente, obtido na tabela acima referida, e incluirá ainda a descrição breve dos factos que geraram o atraso.

4 — A repartição de responsabilidade será feita na escala de 0-100 tendo em conta, proporcionalmente, a quota-parte de responsabilidade de cada um dos intervenientes.

5 — Deve ser previsto um mecanismo supletivo de conciliação para dirimir, com celeridade, desacordos quanto ao motivo do atraso e ou quanto à repartição de responsabilidades.

#### Artigo 53.º

##### Valorização

1 — As sanções previstas no regime de melhoria de desempenho têm a natureza de cláusula penal, salvo se do mesmo expressamente resultar o contrário.

2 — Compete ao gestor da infra-estrutura centralizar e proceder à compensação dos créditos e débitos gerados pelo sistema.

3 — Para os efeitos previstos no número anterior, o gestor e os operadores devem manter uma contabilidade separada, nomeadamente através da criação de contas específicas, sendo os respectivos custos suportados integralmente pelos vários intervenientes de forma independente.

4 — A valorização dos atrasos assenta na medição do valor do tempo para o cliente final, valor esse determinado em função dos níveis médios de ocupação dos comboios e do valor do tempo para as várias categorias de clientes, por tipo de serviço.

5 — O regime de melhoria de desempenho poderá prever a existência de montantes máximos para a valorização dos atrasos para cada tipo de serviço, a contratualizar com os operadores de forma equitativa e não discriminatória, sem prejuízo do disposto no n.º 7.

6 — A valorização dos atrasos, com base na determinação dos níveis médios de ocupação e do valor do tempo para as várias categorias de clientes para os diferentes tipos de serviço, será feita com base num estudo de procura quinzenal, coordenado pelo gestor da infra-estrutura e suportado, em partes iguais, por este e pelos operadores em actividade no momento de realização do estudo, sem prejuízo da determinação de ajustes pontuais, por iniciativa das partes ou instrução nesse sentido do INTF.

7 — Os valores resultantes do estudo referido no número anterior serão anualmente actualizados com base na variação do índice previsto de inflação.

8 — Até à realização do estudo referido no n.º 6, que deverá estar concluído no prazo de um ano a contar da data de publicação do presente regulamento, salvo decisão em contrário do INTF, o valor a considerar para efeitos de valorização de atrasos é de € 3 por cada minuto de atraso por comboio, o qual deve ser fraccionado até ao segundo quando a duração do atraso assim o determine.

9 — Os atrasos e recuperações entre pontos de controlo não são valorizados para efeitos de sanção ou prémios.

10 — As partes no regime de melhoria de desempenho podem contratualizar, de forma equitativa e não discriminatória, agravamentos da valorização em caso de atrasos sistemáticos, entendendo-se como tal aqueles que ocorrem de forma repetida e regular.

#### Artigo 54.º

##### Regime excepcional

Os contratos devem prever regimes especiais para os casos em que existam intervenções de relevo na infra-estrutura que condicionem a circulação, em que ocorram interrupções de circulação ou quando haja acentuada degradação das condições de circulação.

## CAPÍTULO V

### Regras sobre intervenção da entidade reguladora

#### Artigo 55.º

##### Recursos

1 — Quando haja recursos apresentados ao gestor da infra-estrutura versando matérias objecto do presente regulamento, nos termos pre-

vistos no artigo 71.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, deve o gestor da infra-estrutura remeter ao INTF, para além da petição de recurso, os seguintes elementos:

- a) Resposta do gestor da infra-estrutura ao recurso;
- b) Notificações dirigidas aos outros operadores de transporte ferroviário afectados pelo eventual deferimento do recurso, e posição dos mesmos, sendo esse o caso;
- c) Directório da rede;
- d) Actas das reuniões entre o gestor da infra-estrutura e os operadores de transporte ferroviário em que a matéria objecto do recurso tenha sido tratada, se existirem;
- e) Dados de base e cálculos levados a efeito para determinação da tarifação de uso das infra-estruturas.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, o INTF solicita as informações que considere relevantes ao gestor da infra-estrutura, aos operadores de transporte ferroviário ou a terceiros.

#### Artigo 56.º

##### Regras de intervenção

Sem prejuízo do previsto no Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, em matéria de poderes de fiscalização e jurisdição da entidade reguladora, em especial nos artigos 70.º a 75.º do mesmo diploma, aplica-se aos procedimentos em matéria de tarifação o disposto no Código do Procedimento Administrativo.

#### Artigo 57.º

##### Fiscalização e aplicação do regulamento

Nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 270/2003, cabe ao INTF fiscalizar a aplicação do presente regulamento, podendo, para tal, lançar mão dos poderes de fiscalização previstos no artigo 68.º do referido diploma.

## CAPÍTULO VI

### Disposições finais e transitórias

#### Artigo 58.º

##### Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no dia da sua publicação.

#### Artigo 59.º

##### Produção de efeitos

1 — O presente regulamento aplica-se ao directório da rede para 2005-2006 na parte relativa ao cálculo das tarifas, sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei n.º 146/2004, de 17 de Junho.

2 — As normas em matéria de liquidação e cobrança, regime de melhoria de desempenho e intervenção da entidade reguladora aplicam-se de imediato.

3 — As contas de regulação do ano de 2004 podem, excepcionalmente, ser apresentadas até 31 de Agosto de 2005.

#### Artigo 60.º

##### Revisão

O presente regulamento será revisto no prazo máximo de três anos, salvo se da sua aplicação resultar a necessidade de uma revisão intercalar.

## SDNM — SOCIEDADE DE DESENVOLVIMENTO DO NORTE DA MADEIRA, S. A.

**Anúncio n.º 38/2005 (2.ª série).** — Conforme determina o artigo 275.º do Decreto-Lei n.º 59/99, de 2 de Março, a SDNM — Sociedade de Desenvolvimento do Norte da Madeira, S. A., publica a lista das adjudicações de obras públicas efectuadas no ano de 2004:

1 — Intervenção na zona balnear da Ponta Delgada, fase B, acesso, equipamentos e arranjos envolventes, mediante concurso público, pelo valor de € 1 142 500 (mais IVA), adjudicada ao agrupamento Avelino Farinha & Agrela, S. A./FUNCHALBETÃO — Técnicas de Betão e Construções, L.ª;

2 — Construção de solário e arranjos exteriores na foz da ribeira de São Jorge, mediante concurso limitado sem publicação de anúncio, pelo valor de € 158 994,03 (mais IVA), adjudicada à empresa Alberto Martins de Mesquita & Filhos, S. A.;

3 — Construção do parque de estacionamento e arranjos exteriores na foz da ribeira do Faial, mediante concurso público, pelo valor de € 679 963,48 (mais IVA), adjudicada à empresa Alberto Martins de Mesquita & Filhos, S. A.;

4 — Construção do parque urbano de São Vicente, zona sul, mediante concurso limitado sem publicação de anúncio, pelo valor de € 150 077,86 (mais IVA), adjudicada à empresa Alberto Martins de Mesquita & Filhos, S. A.;

5 — Construção do bar e acabamentos finais nas piscinas do Seixal, mediante concurso limitado sem publicação de anúncio, pelo valor de € 162 805 (mais IVA), adjudicada à empresa SOMAGUE — Engenharia da Madeira, L.ª;

6 — Execução dos arranjos interiores de edifícios e acabamentos finais do Parque Temático da Madeira, mediante concurso público, pelo valor de € 4 045 555,69 (mais IVA), adjudicada ao agrupamento EDIFER — Construções Pires Coelho & Fernandes, S. A./Avelino Farinha & Agrela, S. A./Alberto Martins Mesquita & Filhos, S. A.;

7 — Execução do estacionamento de apoio ao Espaço Ciência Viva do Porto Moniz, mediante concurso limitado sem publicação de anúncio, pelo valor de € 160 830,50 (mais IVA), adjudicada à empresa SOMAGUE — Engenharia da Madeira, L.ª;

8 — Execução do acesso oeste à frente-mar do Porto Moniz, mediante concurso limitado sem publicação de anúncio, pelo valor de € 155 000 (mais IVA), adjudicada à empresa SOMUROS — Obras Públicas e Particulares, L.ª;

9 — Execução de pequena habitação no âmbito do Pavilhão do Vulcanismo e Jardins de Água em São Vicente, mediante ajuste directo com consulta prévia, pelo valor de € 31 092,52 (mais IVA), adjudicada à empresa Alberto Martins de Mesquita & Filhos, S. A.

24 de Fevereiro de 2005. — O Presidente do Conselho de Administração, *Rui Adriano Ferreira de Freitas*.