

Art. 4.º A aplicação das penas previstas neste decreto-lei é da competência da Direcção dos Serviços de Censura, com recurso para o Ministro do Interior.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Governo da República, 30 de Agosto de 1943. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar* — *Mário Pais de Sousa* — *Adriano Pais da Silva Vaz Serra* — *João Pinto da Costa Leite* — *Manuel Ortins de Bettencourt* — *Duarte Pacheco* — *Francisco José Vieira Machado* — *Mário de Figueiredo* — *Rafael da Silva Neves Duque*.

3.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

De harmonia com as disposições do artigo 7.º do decreto-lei n.º 25:299, de 6 de Maio de 1935, se publica que S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado da Assistência Social, por seu despacho de hoje, autorizou, nos termos do § 2.º do artigo 17.º do decreto n.º 16:670, de 27 de Março de 1929, a transferência da quantia de 300.000\$ da alínea a) do n.º 1) do artigo 186.º, capítulo 6.º, do actual orçamento do Ministério do Interior, para reforço, com as importâncias de 100.000\$ e 200.000\$, respectivamente, das alíneas d) e e) dos mesmos número, artigo, capítulo e orçamento.

3.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública, 27 de Agosto de 1943. — Pelo Chefe da Repartição, *Henrique Daries Louro*.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Portaria n.º 10:472

Os caminhos de ferro são do domínio público, nos termos da lei, e fazem parte da viação pública; nos mesmos termos, são as empresas concessionárias da sua exploração obrigadas a efectuar, com perfeita igualdade para todos os expedidores, os transportes das mercadorias que lhes forem confiadas.

É, pois, incontestável que os caminhos de ferro constituem um serviço de utilidade pública, sendo também de utilidade pública os elementos que nêles se integram.

As empresas concessionárias, como detentoras das linhas férreas e responsáveis legais pela sua conservação e exploração, cabe manter em plena eficiência este importante ramo dos transportes. No conjunto dêste, a existência de vagões particulares deve constituir excepção, não devendo esquecer-se que ela se deve fundamentar apenas em razões especiais, dignas porventura de ser atendidas, mas sem destruir as regras próprias de todo o serviço público.

Normalmente a existência do material circulante das empresas deve satisfazer as exigências do público; os transportes em vagões particulares só são de admitir como consequência lógica ou necessidade reconhecida de certa exploração comercial ou industrial desde que dêles não resulte prejuízo para o público ou para a disciplina do conjunto.

Não é portanto de admitir, sem qualquer fiscalização ou condicionamento, a existência de actividades exploradoras de vagões particulares, que cobram pelos serviços prestados ao público preços, por vezes, mais elevados do que as taxas fixadas pelo Governo para as empresas concessionárias, e isto quando o proprietário do vagão particular só tem a responsabilidade da sua

conservação e fez apenas empate inicial de capital na sua compra, enquanto as empresas transportadoras continuam com os encargos de o fazer circular nas linhas que exploram, com as responsabilidades inerentes à sua posição de concessionários fiscalizados pelo Estado.

Importa assentar princípios que têm sido omitidos por falta de esclarecimento oportuno, provocando conceitos errados e uma prática generalizada condenável pela regra da igualdade de tratamento.

Os decretos-leis n.ºs 31:409 e 32:158, respectivamente de 21 de Julho de 1941 e 1942, estabeleceram as condições técnicas em que os vagões particulares podiam circular nas linhas férreas nacionais, permitindo o último, na segunda parte do artigo 1.º, que o Ministro das Obras Públicas e Comunicações fixasse, em regulamento aprovado por portaria, o seu regime administrativo.

Tendo em vista que se torna necessário tomar medidas destinadas a condicionar a exploração de vagões particulares em serviço nas linhas férreas nacionais por forma a atender convenientemente aos interesses gerais do País e às circunstâncias que presentemente se verificam;

Considerando que é urgente rever as condições tarifárias presentemente em vigor em relação aos mesmos vagões:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, pôr em vigor as seguintes disposições:

Artigo 1.º Os vagões de propriedade particular, quanto aos fins a que se destinam e às suas características, são agrupados nas seguintes categorias:

a) *Vagões de tipo comum*, para carga geral, abertos ou fechados, destinados ao transporte de mercadorias que, pela sua natureza, não necessitem de acomodações ou dispositivos especiais para o seu transporte;

b) *Vagões de tipo especial*, preparados para o transporte de mercadorias que careçam de dispositivos especiais de carga, descarga ou manutenção.

Art. 2.º A circulação nas linhas férreas nacionais de vagões de propriedade particular, matriculados nas empresas ferroviárias portuguesas, de qualquer tipo e seja qual for o fim a que se destinem ou o regime sob o qual se efectue a sua exploração, só poderá efectuar-se mediante autorização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 3.º A autorização de circulação deverá ser solicitada em requerimento individual para cada vagão, acompanhado dos elementos estatísticos necessários e de documentação comprovativa de que o vagão faz parte integrante do equipamento da actividade do seu proprietário, que se encontra matriculado nas empresas ferroviárias portuguesas, nos termos do regulamento aprovado pela portaria n.º 9:839, de 21 de Julho de 1941, e que se destina exclusivamente ao transporte de combustível e matérias primas necessárias à laboração da indústria do seu proprietário, ou à distribuição dos produtos dessa indústria aos respectivos centros distribuidores, ou ainda ao transporte de mercadorias que exijam acondicionamento especial.

§ único. Em casos especiais poderá também ser autorizada, mediante homologação ministerial, a circulação, ao serviço do público, de vagões particulares pertencentes a firmas transitórias legalmente constituídas, ou por estas alugados no estrangeiro, nos termos do artigo 6.º do regulamento aprovado pela portaria n.º 10:184, de 2 de Setembro de 1942, desde que a Direcção Geral de Caminhos de Ferro reconheça que este prolongamento da actividade transitória pode ter interesse público e que dêle não resulta perturbação na disciplina dos transportes em geral.