

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 fôr 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.

Art. 4.º A licença de circulação será anual e dada por alvará individual para cada vagão, passado nas condições a que se refere a alínea f) da tabela anexa ao regulamento aprovado pela portaria n.º 10:184, de 2 de Setembro de 1942. As condições de circulação serão reguladas por diploma tarifário.

§ 1.º Os vagões considerados nos termos do corpo do artigo anterior só poderão ser autorizados a circular em serviço dos seus proprietários, como expedidores ou consignatários, ou das empresas concessionárias de caminhos de ferro nas condições previstas na presente portaria e quando requisitados nos termos do capítulo II do regulamento aprovado pela portaria n.º 10:184, de 2 de Setembro de 1942.

§ 2.º Nos casos especiais referidos no § único do mesmo artigo os vagões poderão circular à ordem das firmas transitárias interessadas ou das empresas nas condições já referidas e ainda à ordem de entidades particulares não concessionárias de caminhos de ferro, quando nesse sentido houver cláusula expressa no alvará.

§ 3.º As licenças concedidas ao abrigo do parágrafo anterior poderão ser cassadas em qualquer momento e sem direito a indemnização ao interessado quando a Direcção Geral de Caminhos de Ferro reconhecer que se deixam de verificar as condições referidas no § único do artigo 3.º

§ 4.º Sempre que o entenda conveniente, poderá a Direcção Geral de Caminhos de Ferro intimar a apresentação de prova cabal de que determinado vagão foi utilizado nos termos da autorização concedida. Se não forem apresentados, no prazo de trinta dias da data do aviso, os elementos de prova, ou estes sejam considerados insuficientes, serão aplicadas as penalidades estabelecidas no artigo 15.º da presente portaria.

Art. 5.º As taxas e outras condições de utilização do público dos vagões referidos no § 2.º do artigo anterior serão fixadas por despacho do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, sob proposta da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 6.º Os vagões particulares podem ser postos temporariamente à disposição das empresas ferroviárias pelos seus proprietários, mediante condições previamente estabelecidas entre os interessados e aprovadas pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 7.º Todos os vagões particulares serão proibidos de circular se no prazo de trinta dias após a publicação desta portaria os seus proprietários não tiverem requerido alvará de circulação, nos termos do artigo 2.º

Art. 8.º Pela paralisação dos vagões embargados por falta de licença de circulação, quer resultante de esta não ter sido requerida, ter caducado ou ter sido suspensa, é devido o pagamento das taxas de depósito, nos termos e condições das tarifas em vigor.

Art. 9.º Os vagões particulares embargados por motivo de infracção às disposições do presente regulamento poderão ser requisitados pelas empresas, nos termos e condições expressos nos artigos 8.º, 10.º, 11.º, 12.º e 13.º da portaria n.º 10:184.

§ único. As taxas de depósito deixam de ser devidas no momento em que o vagão entra para o serviço da empresa.

Art. 10.º Nestas circunstâncias, porém, no cálculo do preço do aluguer ter-se-á apenas em consideração:

a) O valor actual do vagão, determinado por exame contraditório;

b) A sua desvalorização anual durante o tempo de serviço em regime de aluguer.

Art. 11.º Os vagões requisitados nos termos do capítulo II do regulamento aprovado pela portaria n.º 10:184, de 2 de Setembro de 1942, cujos proprie-

tários não tenham requerido licença de circulação, nos termos do artigo 2.º da presente portaria, continuarão ao serviço da empresa requisitante, mas, decorridos que sejam os trinta dias a que nêle se faz referência, o preço de aluguer será estabelecido conforme indicado no artigo 10.º

Art. 12.º As disposições da tarifa especial A de grande e pequena velocidade, no que se refere ao transporte de mercadorias em vagões particulares, serão suspensas sessenta dias após a publicação da presente portaria, vigorando em sua substituição o que nesta se contém e as disposições de carácter regulamentar que forem publicadas nos termos do artigo 5.º

Art. 13.º As empresas concessionárias de caminhos de ferro não podem cobrar pelos serviços prestados na exploração de vagões particulares mais do que o estipulado nas tarifas em vigor para os serviços equivalentes com vagões das próprias empresas.

Art. 14.º As empresas ferroviárias fica reservado o direito de utilizar por sua conta os vagões particulares despachados em vazio, contanto que não excedam os prazos do seu transporte.

Art. 15.º Nos termos do artigo 4.º do decreto-lei n.º 31:409, de 21 de Julho de 1941, e do artigo 7.º do decreto-lei n.º 32:158, de 21 de Julho de 1942, as infracções às normas fixadas nesta portaria, e nomeadamente a utilização de vagões particulares para fins diversos dos indicados no alvará de licença de circulação, serão punidas com as seguintes multas, aplicadas pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, revertendo o produto para o Fundo especial de caminhos de ferro:

- 1.º 1.000\$ pela primeira infracção;
- 2.º 2.000\$ pela primeira reincidência;
- 3.º 5.000\$ e suspensão da licença de circulação de todos os vagões pela segunda reincidência.

§ único. Da aplicação das multas há recurso para o Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 16.º As dúvidas suscitadas na aplicação desta portaria serão resolvidas por despacho do Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 30 de Agosto de 1943. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

Decreto n.º 33:016

O betume empregado pela Junta Autónoma de Estradas na pavimentação das estradas é recebido em bidões de ferro, que são pagos aos fornecedores como de betume se tratasse, pois que não podem ser devolvidos aos referidos fornecedores, em geral da África do Sul, por falta de transportes.

Esses bidões são vendidos em leilão, dando as respectivas importâncias entrada nos cofres do Estado como receita do Tesouro.

Considerando, porém, que não é aconselhável retirar à Junta a importância proveniente da venda dos bidões vazios, pois que por essa forma se iria cercear muito as verbas destinadas à compra de betume e, conseqüentemente, a dotação atribuída a esse organismo, pelo que a elas devem ser adicionadas, por contrapartida da inscrição de correspondente quantia no orçamento das receitas do Estado;

Com fundamento nas disposições do artigo 2.º do decreto-lei n.º 24:914, de 10 de Janeiro de 1935, depois de ouvido o Ministro das Finanças, nos termos do mesmo artigo;