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, outros 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) À vocação dos diferentes meios de transporte e seus custos sociais;
b) Às 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 outorgada 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 só 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 deverem 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.