

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 20/2010

de 24 de Março

A Directiva n.º 2007/58/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007, que altera a Directiva n.º 91/440/CEE, do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários, e a Directiva n.º 2001/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária e à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária, que o presente decreto-lei vem transpor, integra um conjunto de medidas denominado «Pacote Ferroviário III».

O «Pacote Ferroviário III» visa revitalizar o modo de transporte ferroviário e permitir a criação de um espaço ferroviário europeu integrado, objectivos que prossegue, designadamente, através da liberalização da prestação de determinados tipos de serviços de transporte ferroviário.

Cabe assim à Directiva n.º 2007/58/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007, proceder à abertura do mercado dos serviços de transporte de passageiros no interior da Comunidade, alterando ainda disposições comunitárias sobre acordos quadro, cuja sede legal no ordenamento nacional é o Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 231/2007, de 14 de Junho, que transpuseram o «Pacote Ferroviário I» e o «Pacote Ferroviário II».

A transposição operada pelo presente decreto-lei promove a liberalização da prestação de serviços de transporte ferroviário internacional de passageiros e introduz um conjunto de procedimentos inovadores aplicáveis ao direito de acesso à infra-estrutura ferroviária nacional para realização desses serviços.

Significa, em primeiro lugar, que as empresas de transporte ferroviário passam a poder aceder à infra-estrutura ferroviária de qualquer Estado membro, para realização de serviços de transporte ferroviário de passageiros, em serviço e trajecto internacional, desde que cumpram as normas concorrenciais, nacionais e comunitárias fixadas na matéria.

Em segundo lugar, o direito de acesso à infra-estrutura é atribuído a qualquer empresa de transporte ferroviário e não apenas a agrupamentos internacionais, como resulta do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro.

A abertura à concorrência dos serviços internacionais de transporte de passageiros inclui o direito de embarcar e desembarcar passageiros em qualquer estação situada no trajecto de um serviço internacional, incluindo as estações situadas no mesmo Estado membro. Entendeu-se que privar as novas empresas de transporte ferroviário destas operações seria negar uma possibilidade realista de viabilidade económica aos serviços e colocá-las em desvantagem relativamente às empresas já estabelecidas. Este direito não deverá prejudicar a aplicação das normas em matéria de política de concorrência, nacionais e comunitárias.

Não se pretende, contudo, que a introdução destes novos mecanismos origine na prática a abertura do mercado dos serviços nacionais de passageiros, devendo respeitar apenas aos serviços cujo objectivo principal seja transportar passageiros em viagens internacionais.

O presente decreto-lei confere ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT, I. P.), competência para determinar se o objectivo principal de um serviço é o transporte de passageiros entre estações situadas em diferentes Estados membros, podendo igualmente desencadear esta análise, mediante pedido, as autoridades competentes ou as empresas de transporte ferroviário interessadas.

Procurando antecipar eventuais repercussões da abertura à concorrência dos serviços internacionais de transporte de passageiros na organização e no financiamento de serviços de transporte ferroviários de passageiros, prestados no âmbito de contratos de serviço público, o presente decreto-lei confere ainda ao IMTT, I. P., a possibilidade de limitar o direito de acesso ao mercado, sempre que este comprometa o equilíbrio económico dos contratos de serviço público pertinentes.

Resulta de uma opção assumida a não consagração no presente decreto-lei da possibilidade, prevista na Directiva n.º 2007/58/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007, de imposição pelas autoridades responsáveis pelos serviços de transporte ferroviário de uma taxa aos novos serviços internacionais.

No essencial, prende-se com o agravamento sensível que a taxa pode implicar para as condições de sustentabilidade do negócio das empresas de transporte ferroviário, o que por sua vez pode levar à redução da utilização da infra-estrutura, ou seja, a transposição desta norma para a ordem jurídica nacional poderia originar efeitos negativos tanto para as empresas de transporte ferroviário, como para o gestor da infra-estrutura. Ao sobrecarregar as empresas e penalizar os serviços rentáveis, esta taxa poderia desencorajar potenciais novos operadores e prejudicar o objectivo de liberalização do mercado.

Foram ouvidas, a título facultativo, a REFER — Rede Ferroviária Nacional, E. P. E., e a CP — Comboios de Portugal, E. P. E.

Foi promovida a audição da Fertagus — Travessia do Tejo, Transportes, S. A.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente decreto-lei adopta as medidas necessárias para liberalizar a prestação de serviços de transporte ferroviário internacional de passageiros na infra-estrutura ferroviária nacional e procede à transposição para a ordem jurídica interna da Directiva n.º 2007/58/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007, que altera a Directiva n.º 91/440/CE, do Conselho de 29 de Julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários, e a Directiva n.º 2001/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária e à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária.

2 — Para efeitos do presente decreto-lei, consideram-se serviços de transporte ferroviário internacional de passageiros aqueles em que o comboio atravessa pelo menos uma fronteira de um Estado membro e cujo objecto principal é transportar passageiros entre estações situadas em Estados membros diferentes, podendo a composição ser aumentada ou diminuída, e as diversas secções da mesma

terem diferentes origens ou destinos, desde que todas as carruagens atravessem, pelo menos, uma fronteira.

Artigo 2.º

Acesso à infra-estrutura

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo 4.º, é concedido, em condições equitativas, o direito de acesso à infra-estrutura ferroviária nacional, para prestação de serviços de transporte ferroviário internacional de passageiros, às empresas licenciadas nos termos do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 231/2007, de 14 de Junho.

2 — O direito de acesso para prestação de serviços de transporte ferroviário internacional de passageiros, referido no número anterior, permite o embarque e desembarque de passageiros em qualquer estação situada no trajecto internacional, incluindo as estações situadas na rede ferroviária nacional.

3 — O exercício dos direitos de acesso à rede nacional para prestação de serviços de transporte ferroviário internacional de passageiros por empresas de transporte ferroviário, obedece, com as devidas adaptações, aos requisitos constantes do decreto-lei referido no n.º 1, em tudo o que não estiver especialmente previsto no presente decreto-lei.

Artigo 3.º

Pedido de capacidade para exploração do serviço

1 — Um candidato que apresente um pedido de capacidade para a exploração de um serviço internacional de passageiros deve informar previamente os gestores da infra-estrutura envolvidos e o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT, I. P.), prestando as informações previstas, designadamente, no Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 231/2007, de 14 de Junho.

2 — Para efeitos de eventual limitação ao direito de acesso a que se refere o artigo seguinte, o IMTT, I. P., deve comunicar a informação referida no número anterior às autoridades que tenham adjudicado serviços de transporte ferroviário de passageiros e às empresas de transporte ferroviário que executam esses contratos no trajecto do serviço internacional de passageiros.

Artigo 4.º

Limites ao direito de acesso a serviços internacionais de passageiros

1 — O direito de acesso previsto no n.º 1 do artigo 2.º pode ser limitado pelo IMTT, I. P., relativamente a serviços internacionais de passageiros a prestar entre locais de partida e destino situados no percurso de um serviço de transporte público de passageiros, que seja objecto de um ou mais contratos de serviço público adjudicados nos termos da legislação aplicável.

2 — A limitação referida no número anterior não pode restringir o direito de embarque e desembarque de passageiros num trajecto de um serviço internacional, salvo se tais operações comprometerem o equilíbrio económico do contrato ou contratos de serviço público em causa.

3 — Compete ao IMTT, I. P., determinar se o exercício do direito de embarque e desembarque de passageiros por um candidato referido no n.º 1 do artigo anterior, compromete o equilíbrio económico de contratos de serviço público, por sua iniciativa ou mediante pedido de uma das seguintes entidades:

a) A autoridade ou autoridades competentes para adjudicação de contratos de serviço público;

b) O gestor da infra-estrutura ferroviária;

c) A empresa ou empresas de transporte ferroviário que prestam o serviço objecto dos contratos de serviço público.

4 — Para efeitos da análise dos pedidos referidos no número anterior, o IMTT, I. P. pode requerer as informações que considere necessárias e consultar as entidades envolvidas.

5 — Os pedidos referidos no número anterior são decididos e a respectiva fundamentação comunicada em prazo não superior a dois meses, contado da recepção de todas as informações necessárias ou de quaisquer informações adicionais que o IMTT, I. P., solicite, nos termos definidos no Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 231/2007, de 14 de Junho.

6 — A fundamentação da decisão referida no número anterior deve especificar o prazo e as condições em que a autoridade ou as autoridades competentes, o gestor da infra-estrutura, a empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público ou a empresa ferroviária que solicita o acesso podem requerer a reapreciação da decisão.

7 — A decisão dos pedidos pode implicar a modificação da atribuição do direito de acesso, caso o IMTT, I. P., conclua que o equilíbrio económico de contratos de serviço público se mostra comprometido.

8 — O IMTT, I. P., pode ainda restringir o direito de embarque e desembarque de passageiros em estações no trajecto de um serviço internacional de passageiros, caso tenham sido concedidos direitos exclusivos de transporte de passageiros entre essas estações, ao abrigo de um contrato de concessão celebrado antes de 4 de Dezembro de 2007.

9 — A restrição referida no número anterior pode aplicar-se durante a validade inicial do contrato ou durante 15 anos, consoante o período mais curto.

Artigo 5.º

Determinação do objecto principal de serviços

1 — Compete ao IMTT, I. P., mediante pedido das autoridades competentes ou das empresas de transporte ferroviário interessadas, determinar se o objecto principal de serviços que lhe sejam notificados nos termos do n.º 1 do artigo 3.º corresponde a um transporte internacional de passageiros.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, o IMTT, I. P., pode adoptar na sua análise critérios que tenham em conta a proporção das receitas e do volume do transporte nacional e internacional de passageiros, bem como a extensão do percurso do serviço.

Artigo 6.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro

O artigo 49.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 231/2007, de 14 de Junho, passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 49.º

[...]

- 1 —
 2 —
 3 —

4 —

5 —

6 —

7 — O acordo quadro deve ter, em princípio, uma vigência de cinco anos, renovável por períodos iguais ao da duração inicial, podendo o gestor da infra-estrutura, em casos específicos, aceitar um período inferior ou superior.

8 — Qualquer período superior a cinco anos deve justificar-se pela existência de contratos comerciais ou investimentos ou riscos específicos.

9 — No caso de serviços que utilizem uma infra-estrutura especializada e que requeiram investimentos substanciais de longo prazo, devidamente fundamentados pelo candidato, podem ser celebrados acordos quadro com uma duração máxima de 15 anos.

10 — A duração máxima referida no número anterior pode em circunstâncias excepcionais ser excedida, designadamente, no caso de investimentos substanciais de longo prazo e, em especial, quando estes investimentos sejam objecto de compromissos contratuais que incluam um plano de amortização anual.

11 — Nos casos referidos no n.º 9 e no número anterior:

a) O candidato pode solicitar informação detalhada sobre as características da capacidade a atribuir durante a execução do acordo quadro, incluindo a frequência, quantidade e qualidade dos canais horários;

b) O gestor da infra-estrutura pode reduzir a capacidade reservada que, durante um período mínimo de um mês, tenha sido menos utilizada do que quota-limiar prevista no artigo 45.º

12 — (*Anterior n.º 10.*)»

Artigo 7.º

Norma revogatória

São revogados os n.ºs 3 e 4 do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 231/2007, de 14 de Junho.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 4 de Fevereiro de 2010. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Fernando Teixeira dos Santos* — *Rui Carlos Pereira* — *José António Fonseca Vieira da Silva* — *António Augusto da Ascensão Mendonça*.

Promulgado em 3 de Março de 2010.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 6 de Março de 2010.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

MINISTÉRIO DA SAÚDE

Decreto-Lei n.º 21/2010

de 24 de Março

O XVII Governo Constitucional, dando cumprimento ao seu Programa e ao Programa de Estabilidade e Cresci-

mento, transformou diversos hospitais em entidades públicas empresariais, considerando que este é o estatuto mais adequado à prossecução do objectivo de optimização da gestão de recursos tendo em vista uma melhor prestação de cuidados de saúde em Portugal.

Neste contexto, o presente decreto-lei prossegue essa orientação do Governo, transformando o Hospital de Curry Cabral em entidade pública empresarial. Esta unidade do Serviço Nacional de Saúde (SNS), que dispunha das características necessárias para essa transformação, vai agora poder dispor do capital estatutário e dos estatutos jurídicos que lhe permitirão aproveitar todo o potencial de flexibilidade e de inovação na gestão proporcionados pelo estatuto de entidade pública empresarial.

A transformação do Hospital de Curry Cabral em entidade pública empresarial facilitará a prossecução da missão de proporcionar a melhor e mais ampla satisfação das necessidades dos utentes, combinando-a com a utilização mais racional dos recursos públicos postos à sua disposição.

Por isso, o objectivo da transformação em entidades públicas empresariais é o de permitir uma gestão inovadora com carácter empresarial, orientada para a satisfação das necessidades dos utentes.

Assim:

Ao abrigo do disposto no n.º 3 do artigo 18.º do regime jurídico da gestão hospitalar, aprovado pela Lei n.º 27/2002, de 8 de Novembro, no artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 558/99, de 17 de Dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 300/2007, de 23 de Agosto, e nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Entidade pública empresarial

Artigo 1.º

Objecto

1 — É criado, com a natureza de entidade pública empresarial, o Hospital de Curry Cabral, E. P. E., referido no anexo ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

2 — São aprovados, para a entidade pública empresarial prevista no número anterior, os Estatutos, constantes do anexo II do Decreto-Lei n.º 233/2005, de 29 de Dezembro, e com as especificidades estatutárias que constam do anexo ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

3 — A unidade de saúde que dá origem à entidade pública empresarial agora criada considera-se extinta para todos os efeitos legais, com dispensa de todas as formalidades legais.

4 — O presente decreto-lei e o seu anexo constituem título bastante para todos os efeitos legais, designadamente os de registo.