

2.5.2 — O organismo notificado responsável por verificar a execução deve efetuar auditorias periódicas, para se certificar da observância da(s) ETI pertinente(s) e fornecer o respetivo relatório aos responsáveis pela execução. A presença do organismo notificado pode ser necessária em certas fases da obra.

2.5.3 — O organismo notificado pode também visitar sem aviso prévio o estaleiro ou as oficinas de produção e proceder a auditorias completas ou parciais por ocasião dessas visitas. O organismo notificado deve fornecer aos responsáveis pela execução o relatório de inspeção e, se for o caso, o relatório de auditoria.

2.5.4 — O organismo notificado deve estar em condições de verificar o subsistema em que está incorporado o componente de interoperabilidade considerado, de modo a determinar, se a ETI correspondente assim o exigir, a sua aptidão para utilização no meio ferroviário a que se destina.

2.6 — Depósito

O fabricante ou a entidade adjudicante (*i.e.*, o requerente, na aceção do artigo 16.º) deve conservar um exemplar do processo técnico apenso à declaração «CE» de verificação durante toda a vida útil do subsistema. Deve ser enviada cópia do processo aos Estados-Membros que o solicitem.

A documentação necessária para o pedido de autorização de entrada em serviço deve ser apresentada junto com o pedido à autoridade nacional de segurança do Estado-Membro para o qual se pretende a autorização. A ANS pode requerer que uma ou várias partes dos documentos que acompanham o pedido lhe sejam apresentadas na sua própria língua.

2.7 — Publicação

Cada organismo notificado deve publicar periodicamente as informações relevantes relativas a:

- a) Requerimentos de verificação e de DVI recebidos;
- b) Requerimentos de avaliação da conformidade e da aptidão para utilização de componentes de interoperabilidade;
- c) DVI emitidas e recusadas;
- d) Certificados de conformidade e certificados «CE» de aptidão para utilização emitidos e recusados;
- e) Certificados de verificação emitidos e recusados.

2.8 — Línguas

Os processos e a correspondência relativos ao procedimento de verificação «CE» devem ser redigidos numa língua do Estado-Membro em que está estabelecida a entidade adjudicante ou o fabricante (*i.e.*, o requerente, na aceção do artigo 16.º), que seja língua oficial da União Europeia, ou numa língua oficial da União aceite pela entidade adjudicante ou o fabricante (*i.e.*, o requerente, na aceção do artigo 16.º).

3 — CERTIFICADOS DE VERIFICAÇÃO EMITIDOS POR ORGANISMOS DESIGNADOS

3.1 — Introdução

Nos casos em que se aplicam as normas nacionais, o procedimento de verificação consiste na verificação e certificação, por um organismo designado nos termos do disposto na alínea c) do n.º 3 do artigo 15.º, («organismo designado»), de que o subsistema satisfaz as normas nacionais notificadas em conformidade com a mesma disposição para cada Estado-Membro em que seja autorizado a entrar em serviço.

3.2 — Certificado de verificação

O organismo designado emite o certificado de verificação destinado à entidade adjudicante ou ao fabricante (*i.e.*, o requerente, na aceção do artigo 16.º).

O certificado deve conter a referência exata da norma ou normas nacionais à luz das quais o organismo designado avaliou a conformidade no quadro do procedimento de verificação.

Tratando-se de normas nacionais respeitantes aos subsistemas que integram um veículo, o organismo designado deve dividir o certificado em duas partes, uma das quais inclui as referências das normas nacionais estritamente respeitantes à compatibilidade técnica do veículo com a rede e a segunda todas as outras normas nacionais.

3.3 — Processo técnico

O processo técnico organizado pelo organismo designado e que acompanha o certificado de verificação emitido em caso de aplicação das normas nacionais deve ser incorporado no processo técnico apenso à declaração «CE» de verificação a que se refere o n.º 2.4 e conter os dados técnicos necessários para a avaliação da conformidade do subsistema com as normas nacionais.

3.4 — Línguas

Os processos e a correspondência relativos ao procedimento de verificação «CE» devem ser redigidos numa língua do Estado-Membro em que está estabelecida a entidade adjudicante ou o fabricante (*i.e.*, o requerente, na aceção do artigo 16.º), que seja língua oficial da União Europeia, ou numa língua oficial da União Europeia aceite pela entidade adjudicante ou o fabricante (*i.e.*, o requerente, na aceção do artigo 16.º).

4 — VERIFICAÇÃO DE PARTES DO SUBSISTEMA, EM CONFORMIDADE COM O N.º 6 DO ARTIGO 16.º

Caso deva ser emitido um certificado de verificação para determinadas partes de um subsistema, são aplicáveis *mutatis mutandis* às partes em causa as disposições do presente anexo.»

Decreto-Lei n.º 217/2015

de 7 de outubro

A Diretiva n.º 2012/34/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único, revogou a Diretiva n.º 91/440/CEE, do Conselho, de 29 de julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários, a Diretiva n.º 95/18/CE, do Conselho, de 19 de junho de 1995, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário, e a Diretiva n.º 2001/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança, as quais foram transpostas para a ordem jurídica nacional pelo Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, que constituiu o principal quadro disciplinador destas matérias no setor do transporte ferroviário.

Pese embora as medidas introduzidas pelos «pacotes ferroviários», a União Europeia considerou necessário introduzir novas regras que permitam uma maior integração dos caminhos-de-ferro no setor dos transportes, sobretudo na relação com os outros modos de transporte, pelo que procurou melhorar a eficácia da rede ferroviária, assegurar a coordenação entre os seus gestores de infraestrutura e os de países terceiros, nomeadamente com aqueles que tenham

a mesma bitola da rede ferroviária principal europeia, e garantir às empresas ferroviárias um estatuto independente que lhes permita adaptar-se às regras e necessidades de um mercado competitivo e, simultaneamente, incrementar uma mobilidade sustentável e inclusiva.

Neste contexto, são objetivos da Diretiva n.º 2012/34/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, a promoção do desenvolvimento dos caminhos-de-ferro da União Europeia, o estabelecimento dos princípios gerais para a emissão de licenças às empresas ferroviárias, a coordenação dos mecanismos que regulam a repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária nos diferentes Estados-Membros e a tarifação da utilização da referida infraestrutura.

Não sendo possível alcançar estes objetivos através dos Estados-Membros, devido à dimensão manifestamente internacional da emissão das licenças e do funcionamento de elementos importantes das redes ferroviárias, à necessidade de criar condições justas e não discriminatórias de acesso à infraestrutura e às implicações transnacionais, a União Europeia procurou adotar medidas que possam atingi-los, sem desrespeito pelos princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade.

Para tanto, procurou estimular a concorrência no domínio da exploração dos serviços de transporte ferroviário, assegurando a separação entre a prestação de serviços de transporte e a exploração das instalações de serviço, designadamente as que são geridas autonomamente por empresas ou entidades que possuam estruturas organizativas, contabilista e financeiramente distintas e, também, permitir que as empresas ferroviárias ofereçam melhores serviços aos utentes dos serviços de passageiros e mercadorias.

Neste contexto, fixam-se regras que permitam que as empresas ferroviárias disponham de uma estrutura financeira sã, que tenha em conta as regras relativas aos auxílios estatais e a criação de procedimentos e critérios de avaliação dos riscos para o equilíbrio económico dos contratos de serviço público, celebrados ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, nomeadamente os impactos no custo líquido para as autoridades públicas que tenham adjudicado o contrato de serviço público.

Neste âmbito, a entidade reguladora pode autorizar, alterar ou recusar o direito de acesso ao serviço internacional de transporte de passageiros que possa ser solicitado numa linha que cumpra uma obrigação de serviço público.

Além disso, para assegurarem serviços fiáveis e adequados, as empresas ferroviárias devem preencher permanentemente determinados requisitos que permitam a emissão de uma licença pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. De entre estes, destaca-se, para a proteção tanto de clientes como de terceiros envolvidos, a cobertura de um seguro de responsabilidade civil. As empresas ferroviárias devem também respeitar o direito nacional e o direito da União Europeia na prestação dos serviços ferroviários, assegurando que a sua atividade se desenvolve, em percursos específicos, com toda a segurança e respeitando plenamente a vida, a saúde, as condições sociais e os direitos dos trabalhadores e dos utilizadores.

Quanto às regras de repartição dos custos de infraestrutura, em especial sobre modalidades de pagamentos das taxas de utilização, e ao direito de acesso à infraestrutura, o gestor de infraestrutura deve garantir uma aplicação equitativa e não discriminatória entre as empresas ferroviárias, de modo a satisfazer as necessidades de todos os

utilizadores e todos os tipos de tráfego, e a melhoria da fiabilidade do serviço.

A este propósito, os regimes de repartição da capacidade e os regimes de tarifação fixados devem procurar proporcionar às empresas ferroviárias indicações económicas claras e coerentes para a tomada de decisões racionais. As taxas de utilização da infraestrutura devem ser diferenciadas em função do ruído de rolamento provocado por cepos de freio com tecnologia de ferro fundido, utilizados nos vagões de mercadorias.

Para atingir-se uma maior competitividade dos serviços ferroviários internacionais e assegurar uma utilização eficiente da rede europeia, promove-se a cooperação de cada gestor de infraestrutura com outros gestores da União Europeia e de países terceiros.

Para uma gestão e utilização justa e não discriminatória da infraestrutura ferroviária foi criada uma entidade reguladora, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, que supervisiona a aplicação das regras previstas no presente decreto-lei, sem prejuízo do controlo jurisdicional, nos termos legais. Esta entidade deve funcionar de modo a evitar conflitos de interesses e eventual falta de transparência na adjudicação de contratos de serviço público para a prestação de serviços de transporte de passageiros.

A entidade reguladora é autónoma, juridicamente distinta e independente, no plano organizativo, funcional, hierárquico e decisório, e, nas suas decisões, deve respeitar os princípios da equidade, da transparência, da não discriminação e da proporcionalidade, bem como cooperar e trocar informações com outras entidades reguladoras nacionais e da União Europeia.

Assim:

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

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1 — O presente decreto-lei transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2012/34/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único.

2 — O presente decreto-lei estabelece:

a) As regras aplicáveis em matéria de gestão da infraestrutura ferroviária e de atividades de transporte por caminho-de-ferro das empresas ferroviárias estabelecidas ou que venham a estabelecer-se em território nacional, as quais constam do capítulo II;

b) As condições de acesso à atividade das empresas de transporte ferroviário, as quais constam do capítulo III;

c) Os princípios e procedimentos de fixação e cobrança das taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e de repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária, as quais constam do capítulo IV.

Artigo 2.º

Exclusão do âmbito de aplicação

1 — Sem prejuízo do disposto nos números seguintes, o presente decreto-lei aplica-se à utilização da infraestrut-

tura ferroviária para a prestação de serviços ferroviários nacionais e internacionais.

2 — O capítulo II não é aplicável às empresas ferroviárias que efetuam apenas serviços de transporte urbanos, suburbanos ou regionais em redes locais e regionais autónomas que efetuem serviços de transporte em infraestruturas ferroviárias ou em redes destinadas exclusivamente a efetuar serviços de transporte urbanos ou suburbanos.

3 — O capítulo III não é aplicável:

a) Às empresas que efetuam apenas serviços de transporte de passageiros em infraestruturas ferroviárias locais e regionais autónomas;

b) Às empresas que efetuam apenas serviços de transporte de mercadorias em infraestruturas ferroviárias privadas destinadas a ser utilizadas exclusivamente pelo proprietário para as suas próprias operações de transporte de mercadorias.

4 — Os artigos 7.º, 8.º e 13.º e o capítulo IV não são aplicáveis às infraestruturas ferroviárias privadas cuja utilização esteja reservada ao proprietário da infraestrutura para as suas próprias atividades de transporte de mercadorias.

5 — Com exceção do disposto nos n.ºs 1 e 4 do artigo 6.º e nos artigos 10.º, 11.º, 12.º e 28.º, o presente decreto-lei não se aplica às empresas cujas atividades se limitem a prestar unicamente serviços de transporte por vaivém de veículos rodoviários por túneis submarinos ou a operações de transporte de veículos rodoviários sob a forma de serviços de vaivém por esses túneis.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente decreto-lei, entende-se por:

a) «Acordo-quadro», um acordo juridicamente vinculativo, de direito público ou privado, que estabelece os direitos e as obrigações de um candidato e do gestor de infraestrutura em relação à capacidade de infraestrutura a repartir e às taxas a aplicar num período superior a um período de vigência de um horário de serviço;

b) «Acordo transfronteiriço», um acordo entre dois ou mais Estados-Membros, ou entre Estados-Membros e países terceiros, destinado a facilitar a prestação de serviços ferroviários transfronteiriços;

c) «Alternativa viável», o acesso a outra instalação de serviço economicamente aceitável para a empresa ferroviária, que lhe permita realizar o serviço de transporte de mercadorias ou de passageiros em causa;

d) «Autoridade responsável pela concessão das licenças», o organismo responsável pela concessão das licenças ferroviárias num Estado-membro, nos termos do presente decreto-lei;

e) «Canal horário», a capacidade de infraestrutura necessária para a circulação de um comboio entre dois pontos em determinado momento;

f) «Candidato», uma empresa ferroviária, um agrupamento internacional de empresas ferroviárias ou quaisquer outras pessoas singulares ou coletivas, nomeadamente alguma das autoridades referidas no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, carregadores marítimos, transitários e operadores de transportes combinados, com interesse de

serviço público ou comercial em adquirir capacidade de infraestrutura;

g) «Contrato», um acordo ou, com as necessárias adaptações, um convénio no âmbito de medidas administrativas;

h) «Capacidade de infraestrutura», a possibilidade de programar os canais horários solicitados para um elemento da infraestrutura durante um determinado período;

i) «Coordenação», o processo pelo qual o gestor de infraestrutura e os candidatos resolvem as situações de conflito entre vários pedidos de capacidade de infraestrutura;

j) «Empresa ferroviária», uma empresa, pública ou privada, detentora de licença, cuja atividade principal consista na prestação de serviços de transporte de mercadorias ou de passageiros por caminho-de-ferro assegurando a tração, incluindo empresas que apenas prestem serviços de tração;

k) «Diretório de rede», a relação pormenorizada das regras gerais, dos prazos, dos procedimentos e dos critérios relativos aos regimes de tarifação e de repartição da capacidade, incluindo todas as informações necessárias para viabilizar os pedidos de capacidade de infraestrutura;

l) «Feixes de resguardo», os ramais especificadamente destinados ao estacionamento temporário dos veículos ferroviários entre dois serviços;

m) «Gestor de infraestrutura», a entidade ou a empresa responsável pela instalação, gestão e manutenção da infraestrutura ferroviária, incluindo a gestão do tráfego e o controlo-comando e sinalização, podendo as funções do gestor de infraestrutura de uma rede, ou de parte de uma rede, ser repartidas por diferentes entidades ou empresas;

n) «Horário de serviço», o conjunto de dados que definem todos os movimentos programados de comboios e demais material circulante, numa determinada infraestrutura, durante o período de vigência;

o) «Infraestrutura congestionada», um elemento da infraestrutura relativamente ao qual a procura de capacidade de infraestrutura não pode ser integralmente satisfeita durante determinados períodos, mesmo após a coordenação dos vários pedidos de reserva de capacidade;

p) «Infraestrutura ferroviária», o conjunto dos elementos referidos no anexo I ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante;

q) «Instalações de serviço», uma instalação, incluindo o terreno, o edifício e o equipamento, especialmente adaptada, no todo ou em parte, para permitir a prestação de um ou de mais serviços previstos nos n.ºs 2 a 4 do anexo II ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante;

r) «Itinerário alternativo», outro itinerário entre a mesma origem e o mesmo destino, podendo a empresa ferroviária substituir um itinerário pelo outro, para efetuar o serviço de transporte de mercadorias ou o serviço de transporte de passageiros em causa;

s) «Licença», a autorização concedida por uma autoridade competente a uma empresa, em que se reconhece a sua capacidade para efetuar serviços de transporte ferroviário como empresa ferroviária, podendo esta capacidade ser limitada à prestação de tipos específicos de serviços de transporte;

t) «Lucro razoável», uma taxa de remuneração dos capitais próprios que tem em conta o risco, nomeadamente para as receitas, ou a ausência de risco, suportado pelo operador da instalação de serviço, e que é consentânea com a taxa média para o setor em causa nos últimos anos;

u) «Manutenção pesada», os trabalhos que não são realizados regularmente no âmbito das atividades quotidianas e que exigem que o veículo seja retirado do serviço;

v) «Operador da instalação de serviço», a entidade, pública ou privada, responsável pela gestão de uma ou mais instalações de serviço ou pela prestação a empresas ferroviárias de um ou mais serviços previstos nos n.ºs 2 a 4 do anexo II ao presente decreto-lei;

w) «Plano de reforço da capacidade», uma medida ou o conjunto de medidas, com um calendário de aplicação, destinadas a atender às limitações de capacidade que tenham levado a que uma secção da infraestrutura tenha sido declarada «infraestrutura congestionada»;

x) «Rede», o conjunto da infraestrutura ferroviária gerida por um gestor de infraestrutura;

y) «Repartição», a afetação da capacidade de uma infraestrutura ferroviária pelo gestor de infraestrutura;

z) «Serviços internacionais de transporte de mercadorias», os serviços de transporte em que a composição atravessa, pelo menos, uma fronteira de um Estado-Membro, podendo a composição ser aumentada ou diminuída e as diferentes secções que a constituem ter proveniências e destinos diferentes, desde que todos os vagões atravessem, pelo menos, uma fronteira;

aa) «Serviços internacionais de transporte de passageiros», os serviços de transporte de passageiros em que a composição atravessa, pelo menos, uma fronteira de um Estado-Membro e cujo objetivo principal é transportar passageiros entre estações situadas em Estados-Membros diferentes, podendo a composição ser aumentada ou diminuída e as diferentes secções que a constituem ter proveniências e destinos diferentes, desde que todas as carruagens atravessem, pelo menos, uma fronteira;

bb) «Serviços urbanos e suburbanos», os serviços de transporte cujo objetivo principal seja dar resposta às necessidades de um centro urbano ou de uma aglomeração, incluindo uma aglomeração transfronteiriça, bem como às necessidades de transporte entre esse centro ou essa aglomeração e os respetivos subúrbios;

cc) «Serviços regionais», os serviços de transporte cujo objetivo principal seja dar resposta às necessidades de transporte de uma região, incluindo uma região transfronteiriça;

dd) «Trânsito», a travessia do território da União Europeia, sem embarque nem desembarque de mercadorias ou passageiros.

CAPÍTULO II

Desenvolvimento dos caminhos-de-ferro da União Europeia

SECÇÃO I

Independência de gestão

Artigo 4.º

Independência das empresas ferroviárias e do gestor de infraestrutura

1 — Sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, alterado pela Lei n.º 75-A/2014, de 30 de setembro, as empresas do setor empresarial do Estado que operam no transporte ferroviário devem estar dotadas de um estatuto autónomo em matéria

de gestão, administração e controlo administrativo, económico e contabilístico, que lhes permita ter autonomia administrativa, financeira e patrimonial.

2 — O gestor de infraestrutura é responsável pela sua própria gestão, administração e controlo interno, no respeito pelo quadro de tarifação e de repartição e das regras específicas fixada pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT).

Artigo 5.º

Gestão das empresas ferroviárias

1 — As empresas ferroviárias regem-se pelo disposto no presente decreto-lei, nos seus estatutos, nas normas reguladoras das sociedades anónimas, nas normas especiais cuja aplicação decorra do objeto da sociedade e, ainda, pelo regime jurídico do setor público empresarial, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, alterado pela Lei n.º 75-A/2014, de 30 de setembro, quando se tratem de empresas públicas, e estão sujeitas às regras gerais da concorrência, assegurando a prestação de serviços eficazes e adequados ao mais baixo custo em relação à sua qualidade do serviço.

2 — O disposto no número anterior é aplicável às empresas de natureza pública ou privada que, no âmbito da sua atividade, prestem serviços públicos ou de obrigações de serviço público de transporte ferroviário.

3 — As empresas ferroviárias devem incluir, nos seus programas de atividade, os planos de investimento e financiamento, concebidos com o objetivo de assegurar a viabilidade económico-financeira e permitir a racionalidade económica da empresa, bem como indicar os meios para atingir os objetivos fixados.

4 — Sem prejuízo do disposto no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, desde que assegurem as orientações estratégicas relativas ao exercício dos planos ou contratos plurianuais, incluindo os planos de investimento e de financiamento, as empresas ferroviárias podem, nomeadamente:

a) Definir a sua organização interna, sem prejuízo do disposto nos artigos 7.º, 29.º e 39.º;

b) Controlar a prestação e a comercialização dos serviços e fixar a respetiva tarifação;

c) Recrutar pessoal, decidir sobre os ativos e as aquisições próprias;

d) Desenvolver a sua quota de mercado, criar novas tecnologias e novos serviços e adotar técnicas de gestão inovadoras.

5 — Aos gestores das empresas ferroviárias do setor empresarial do Estado é aplicável o Estatuto do Gestor Público, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de março, com as especificidades constantes do presente decreto-lei.

SECÇÃO II

Separação entre a gestão da infraestrutura e a atividade de transporte e entre os diferentes tipos de atividade de transporte

Artigo 6.º

Separação das contas

1 — As empresas que prestam serviços de transporte e gerem uma infraestrutura devem elaborar e publicar

separadamente as demonstrações e balanços relativos a cada uma das atividades.

2 — Não é permitida a transferência de financiamento entre as atividades de prestação de serviços de transporte e de gestão de uma infraestrutura, devendo ser constituídas entidades distintas.

3 — Os serviços de transporte de mercadorias e os serviços de transporte de passageiros devem elaborar e publicar separadamente as demonstrações de resultados e balanços relativos a cada uma das atividades, devendo os financiamentos públicos concedidos às atividades de prestação de serviços públicos ser apresentados separadamente nas respetivas contas, nos termos do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, e não podendo ser transferidos para atividades de prestação de outros serviços de transporte ou para outras atividades.

4 — A contabilidade das áreas de atividade referidas nos números anteriores deve permitir a verificação do cumprimento da proibição de transferir financiamentos públicos concedidos a uma área de atividade e o controlo da utilização das receitas provenientes das taxas de utilização da infraestrutura e dos excedentes de outras atividades comerciais.

Artigo 7.º

Independência das funções essenciais do gestor de infraestrutura

1 — A AMT deve assegurar que as funções essenciais que determinam um acesso equitativo e não discriminatório à infraestrutura são atribuídas a entidades ou empresas que não forneçam, elas próprias, serviços de transporte ferroviário, devendo, independentemente das estruturas organizativas, ser demonstrado que esse objetivo foi atingido.

2 — São funções essenciais do gestor de infraestrutura:

a) A tomada de decisões sobre a repartição dos canais horários, incluindo a definição e a avaliação da disponibilidade e a repartição de canais horários individuais;

b) A tomada de decisões sobre a tarifação da utilização da infraestrutura, incluindo a determinação e a cobrança das taxas, sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 29.º

3 — A AMT pode atribuir às empresas ferroviárias, ou a qualquer outra entidade, a responsabilidade de contribuir para o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária, nomeadamente através de investimentos, da manutenção e do financiamento.

4 — Se o gestor de infraestrutura não for independente das empresas ferroviárias no plano jurídico, organizativo e decisório, as funções previstas nas secções II e III do capítulo IV, são desempenhadas, respetivamente, por um organismo de tarifação e por um organismo de repartição independentes das empresas ferroviárias no plano jurídico, organizativo e decisório.

5 — O disposto nas secções II e III do capítulo IV, relativamente às funções essenciais do gestor de infraestrutura, deve entender-se como sendo aplicável ao organismo de tarifação ou ao organismo de repartição, de acordo com as respetivas competências.

SECÇÃO III

Saneamento financeiro

Artigo 8.º

Financiamento do gestor de infraestrutura

1 — Tendo em conta o disposto nos artigos 93.º, 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), pode ser concedido ao gestor de infraestrutura um financiamento proporcional às funções referidas na alínea *m*) do artigo 3.º, à dimensão da infraestrutura e às necessidades financeiras, designadamente para cobrir novos investimentos, podendo esses financiamentos ser concedidos por meios distintos do financiamento direto pelo Estado, devendo, em qualquer caso, serem cumpridos os requisitos previstos nos n.ºs 4 e 5.

2 — No âmbito da política geral definida pela União Europeia, e tendo em conta o desenvolvimento da infraestrutura e o financiamento referido no número anterior, o gestor de infraestrutura deve adotar um programa de atividades que inclua planos de investimento e de financiamento, devendo esse programa ser concebido de modo a garantir uma utilização, um fornecimento e um desenvolvimento ótimos e eficazes da infraestrutura, sem deixar de assegurar o equilíbrio financeiro e de disponibilizar meios para a prossecução deste objetivo.

3 — O gestor de infraestrutura deve assegurar que os candidatos conhecidos e os potenciais candidatos que o solicitem tenham acesso às informações relevantes e tenham a oportunidade de exprimir a sua opinião sobre o conteúdo do programa de atividades, no que se refere às condições de acesso e utilização e à natureza, ao fornecimento e ao desenvolvimento da infraestrutura, antes da sua aprovação pelo gestor de infraestrutura.

4 — O gestor de infraestrutura deve, em condições normais de atividade e num prazo que não exceda cinco anos, assegurar que o seu balanço e demonstração de resultados apresentem um equilíbrio entre:

a) As receitas provenientes da cobrança das taxas de utilização da infraestrutura, os excedentes provenientes de outras atividades comerciais, as receitas não reembolsáveis provenientes de fontes privadas e o financiamento estatal, publicitado nos termos do Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto, alterado pela Lei n.º 64/2013, de 27 de agosto, e incluindo, se for o caso, adiantamentos; e

b) Os custos incorridos com a construção, o financiamento, a gestão, a manutenção, a conservação e a disponibilização da infraestrutura.

5 — Sem prejuízo do eventual objetivo a longo prazo de cobertura pelo utilizador dos custos de infraestrutura de todos os modos de transporte com base numa concorrência intermodal equitativa e não discriminatória, sempre que o transporte ferroviário esteja em condições de concorrer com outros modos de transporte, no quadro da tarifação prevista nos artigos 31.º e 32.º, a AMT pode exigir que o gestor de infraestrutura equilibre as suas contas sem beneficiar de financiamento público.

Artigo 9.º

Redução da dívida em condições de transparência

1 — Sem prejuízo das regras relativas aos auxílios estatais, e nos termos dos artigos 93.º, 107.º e 108.º do TFUE, os membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças

e dos transportes devem elaborar um plano de saneamento financeiro que inclua a previsão de redução do endividamento das empresas do setor empresarial do Estado para um nível que não entrave e que melhore a sua gestão financeira.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, as empresas ferroviárias inseridas no setor empresarial do Estado podem autonomizar o serviço da dívida transferindo do seu passivo todos os empréstimos contraídos pela empresa, tanto para financiamento de investimentos como para a cobertura dos défices de exploração resultantes da atividade de transporte ferroviário ou da gestão da infraestrutura, até à completa amortização desses empréstimos.

3 — A elaboração do plano de saneamento financeiro inclui a previsão do período temporal necessário à recuperação da situação financeira e, para efeitos do disposto nos n.ºs 1 e 2, devem apenas constar os empréstimos internos ou externos, contraídos pela empresa ferroviária até 15 de março de 2001 e os respetivos juros.

4 — O disposto nos n.ºs 1 e 2 aplica-se apenas às dívidas, e respetivos juros, contraídas pelas empresas ferroviárias públicas ou controladas pelo Estado até à data da abertura do mercado para a totalidade ou parte dos serviços de transporte ferroviário no Estado-Membro em causa e, em qualquer caso, até 15 de março de 2001.

SECÇÃO IV

Acesso à infraestrutura e aos serviços ferroviários

Artigo 10.º

Condições de acesso à infraestrutura ferroviária

1 — As empresas ferroviárias beneficiam do direito de acesso, em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes, às infraestruturas ferroviárias de todos os Estados-Membros, para fins de exploração de todo o tipo de serviços de transporte ferroviário de mercadorias.

2 — O direito previsto no número anterior inclui o acesso às infraestruturas de ligação aos portos marítimos e fluviais e a outras instalações de serviço previstas no n.º 2 do anexo II ao presente decreto-lei, bem como às infraestruturas que sirvam ou possam servir mais de um cliente final.

3 — As empresas ferroviárias beneficiam do direito de acesso às infraestruturas ferroviárias de todos os Estados-Membros para a exploração de serviços internacionais de transporte de passageiros.

4 — Durante um serviço internacional de transporte de passageiros, as empresas ferroviárias podem embarcar e desembarcar passageiros em qualquer estação situada ao longo do trajeto internacional, nomeadamente em estações situadas no mesmo Estado-Membro, incluindo esse direito o acesso às infraestruturas de ligação das instalações de serviço previstas no n.º 2 do anexo II ao presente decreto-lei.

5 — A pedido das autoridades competentes ou das empresas ferroviárias interessadas, a AMT determina se o objetivo principal do serviço é o transporte de passageiros entre estações situadas em Estados-Membros diferentes.

Artigo 11.º

Limitação do direito de acesso e do direito de embarcar e desembarcar passageiros

1 — A AMT pode limitar o direito de acesso previsto no artigo anterior nos serviços entre um local de partida e um local de destino que sejam objeto de um ou vários contra-

tos de serviço público conformes com o direito da União Europeia, não podendo essa limitação criar restrições ao direito de embarcar e desembarcar passageiros em qualquer estação situada ao longo do trajeto de um serviço internacional, nomeadamente em estações situadas no mesmo Estado-Membro, salvo se o exercício desse direito comprometer o equilíbrio económico de um contrato de serviço público.

2 — Os riscos para o equilíbrio económico de um contrato de serviço público são determinados pela AMT, após uma análise económica objetiva, baseada em critérios predefinidos, a pedido:

- a) Da autoridade ou das autoridades competentes que tenham adjudicado o contrato de serviço público;
- b) De qualquer outra autoridade competente interessada que tenha o direito de limitar o acesso ao abrigo do presente artigo;
- c) Do gestor de infraestrutura;
- d) Da empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público.

3 — O Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), e a Infraestruturas de Portugal, S. A., bem como as empresas ferroviárias que prestam os serviços públicos, devem remeter à AMT as informações de que esta possa razoavelmente necessitar para tomar uma decisão, solicitando esta, se for caso disso, informações adicionais pertinentes e inicia a consulta com todas as partes relevantes, no prazo de um mês, a contar da receção do pedido de prestação de informações.

4 — A AMT deve consultar todas as partes relevantes, se necessário, e informa-as da sua decisão fundamentada num prazo razoável preestabelecido, que não pode exceder seis semanas, a contar da data de receção de todas as informações pertinentes.

5 — A AMT deve fundamentar a sua decisão e especificar o prazo e as condições em que as entidades a seguir indicadas podem requerer a reapreciação da decisão:

- a) A autoridade ou as autoridades competentes;
- b) O gestor de infraestrutura;
- c) A empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público;
- d) A empresa ferroviária que solicita o acesso.

6 — A AMT pode também limitar o direito de embarque e desembarque de passageiros em estações do mesmo Estado-Membro ao longo do trajeto 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 adjudicado antes de 4 de dezembro de 2007, com base num concurso público justo e aberto à concorrência e em conformidade com os princípios aplicáveis do direito da União Europeia, podendo essa limitação continuar a aplicar-se durante a validade inicial do contrato ou durante 15 anos, consoante o período mais curto.

7 — Das decisões da AMT, sobre o referido nos números anteriores, cabe impugnação jurisdicional, nos termos gerais.

Artigo 12.º

Taxas aplicáveis às empresas ferroviárias que prestam serviços de passageiros

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 2 do artigo anterior, a AMT pode autorizar, nas condições fixadas no

presente artigo, a autoridade responsável pelos serviços de transporte ferroviário de passageiros a cobrar às empresas ferroviárias que asseguram serviços de passageiros uma taxa aplicável à exploração de ligações da competência dessa autoridade, efetuadas entre duas estações desse Estado-Membro.

2 — No caso referido do número anterior, as empresas ferroviárias que asseguram serviços de transporte nacional ou internacional de passageiros estão sujeitas ao pagamento da mesma taxa pela exploração das ligações da competência dessa autoridade.

3 — A taxa referida no n.º 1 destina-se a compensar a autoridade pelas obrigações de serviço público no contexto de contratos de serviço público adjudicados nos termos do direito da União Europeia, não podendo o produto resultante da aplicação dessa taxa, pago a título de compensação, exceder o necessário para cobrir a totalidade ou parte das despesas incorridas devido ao cumprimento das obrigações de serviço público relevantes, tendo em consideração os recibos pertinentes e um lucro razoável pelo cumprimento dessas obrigações.

4 — A taxa referida no n.º 1 deve ser conforme com o direito da União Europeia e respeitar, em particular, os princípios da equidade, da transparência, da não discriminação e da proporcionalidade, em especial entre o preço médio do serviço prestado ao passageiro e o nível da taxa, não devendo a totalidade das taxas aplicadas nos termos do presente artigo colocar em risco a viabilidade económica do serviço de transporte ferroviário de passageiros relativamente ao qual as taxas são cobradas.

5 — A AMT deve conservar as informações necessárias para assegurar a possibilidade de rastrear a origem das taxas e a sua utilização e comunica essas informações à Comissão Europeia.

Artigo 13.º

Condições de acesso aos serviços

1 — Os gestores de infraestrutura fornecem a todas as empresas ferroviárias, de modo não discriminatório, o pacote mínimo de acesso previsto no n.º 1 do anexo II ao presente decreto-lei.

2 — Os operadores de instalações de serviço fornecem acesso, incluindo vias de acesso, de modo não discriminatório, às instalações referidas no n.º 2 do anexo II ao presente decreto-lei e aos serviços prestados nessas instalações, a todas as empresas ferroviárias.

3 — A fim de garantir a plena transparência e a não discriminação do acesso às instalações de serviço previstas nas alíneas a), b), c), d), g) e i) do n.º 2 do anexo II ao presente decreto-lei, e a prestação de serviços nessas instalações, se o operador de uma instalação de serviço estiver sob o controlo direto ou indireto de uma entidade ou de uma empresa que também exerçam atividade e detenham uma posição dominante nos mercados de serviços de transporte ferroviário nacionais para os quais a instalação é utilizada, os operadores dessas instalações de serviço devem estar organizados de modo a ser independentes dessa entidade ou empresa no plano organizativo e decisório, não exigindo essa independência a criação de uma entidade jurídica distinta para as instalações de serviço e pode ser assegurada mediante a organização de divisões distintas dentro de uma entidade jurídica única.

4 — Para todas as instalações de serviço previstas no n.º 2 do anexo II ao presente decreto-lei, o operador e

essa entidade ou empresa devem ter contas separadas, nomeadamente balanços e demonstrações de resultados separados.

5 — No caso de a exploração da instalação de serviço ser assegurada por um gestor de infraestrutura ou se o operador da instalação de serviço estiver sob o controlo direto ou indireto de um gestor de infraestrutura, a conformidade com os requisitos previstos nos n.ºs 3 e 4 considera-se demonstrada pelo cumprimento dos requisitos estabelecidos no artigo 7.º

6 — Os pedidos de acesso à instalação de serviço prevista no n.º 2 do anexo II ao presente decreto-lei e de prestação de serviços nessa instalação, apresentados pelas empresas ferroviárias, devem obter resposta no prazo de 15 dias úteis, só podendo tais pedidos ser indeferidos se existirem alternativas viáveis que permitam a realização do serviço de transporte de mercadorias ou de passageiros em causa, no mesmo itinerário ou em itinerários alternativos, em condições economicamente aceitáveis.

7 — O disposto no número anterior não deve obrigar o operador da instalação de serviço a fazer investimentos em recursos ou instalações para atender todos os pedidos das empresas ferroviárias.

8 — Caso os pedidos apresentados pelas empresas ferroviárias digam respeito ao acesso a instalações de serviço ou à prestação de serviços em instalações de serviço geridas por um operador de instalações de serviço previsto no n.º 3, o operador da instalação de serviço deve justificar por escrito as suas eventuais decisões de indeferimento e indicar alternativas viáveis noutras instalações.

9 — Em caso de conflito entre os diferentes pedidos, o operador da instalação de serviço previsto no n.º 2 do anexo II ao presente decreto-lei, deve procurar satisfazer todos os pedidos, tanto quanto possível.

10 — No caso de não haver uma alternativa viável e não seja possível atender todos os pedidos de capacidade formulados para a instalação em causa com base nas necessidades comprovadas, o candidato pode apresentar uma reclamação à AMT, que deve analisar o caso e, se necessário, adotar medidas para assegurar que uma parte adequada da capacidade é concedida a esse candidato.

11 — Caso uma instalação de serviço prevista no n.º 2 do anexo II ao presente decreto-lei, tenha estado inativa durante, pelo menos, dois anos consecutivos e tenha havido empresas ferroviárias que tenham manifestado, junto do operador da instalação, interesse em obter acesso a essa instalação com base em necessidades comprovadas, o seu proprietário deve anunciar publicamente a disponibilidade de arrendamento da sua exploração como instalação de serviço ferroviário, na totalidade ou em parte, a menos que o operador dessa instalação de serviço demonstre que está em curso um processo de reconversão que impede a sua utilização por qualquer empresa ferroviária.

12 — Caso o operador da instalação de serviço preste um dos serviços previstos no n.º 3 do anexo II ao presente decreto-lei, sob a designação de serviços adicionais, deve prestá-lo às empresas ferroviárias que o solicitem, de modo não discriminatório.

13 — As empresas ferroviárias podem requerer ao gestor de infraestrutura ou a outros operadores da instalação de serviço, enquanto serviços auxiliares, outros serviços referidos no n.º 4 do anexo II ao presente decreto-lei, não sendo o operador da instalação de serviço obrigado a prestar esses serviços, sendo que, caso os preste a terceiros,

deve fazê-lo às empresas ferroviárias que o solicitem, de modo não discriminatório.

SECÇÃO V

Acordos transfronteiriços

Artigo 14.º

Princípios gerais aplicáveis aos acordos transfronteiriços

1 — O disposto nos acordos transfronteiriços deve assegurar a não discriminação entre as empresas ferroviárias, nem a restrição do direito que assiste às empresas ferroviárias a operar serviços transfronteiriços.

2 — A negociação ou a celebração de acordos transfronteiriços, novos ou revistos, devem ser notificados à Comissão Europeia.

SECÇÃO VI

Acompanhamento pela Comissão Europeia

Artigo 15.º

Âmbito do acompanhamento

Para efeitos do acompanhamento do mercado do transporte ferroviário, a AMT e o IMT, I. P., informam a Comissão Europeia relativamente às obrigações de informações que incumbem aos Estados-Membros no âmbito do acompanhamento do mercado ferroviário.

CAPÍTULO III

Acesso à atividade de transporte ferroviário

SECÇÃO I

Licenciamento das empresas ferroviárias

Artigo 16.º

Autoridade responsável pela emissão de licenças

A entidade nacional competente para a emissão de licenças para a prestação de serviços ferroviários é o IMT, I. P.

SECÇÃO II

Condições de obtenção das licenças

Artigo 17.º

Requisitos gerais

1 — As empresas estabelecidas em território nacional podem requerer uma licença de acesso à prestação de serviços de transporte ferroviário.

2 — A obtenção de licença depende do cumprimento dos requisitos previstos no presente capítulo e, em geral, da observância das normas legais e regulamentares aplicáveis.

3 — Só é permitida a prestação de serviços de transporte ferroviário aos titulares de licença válida adequada ao serviço a prestar.

4 — As licenças de prestação de serviços de transporte ferroviário são emitidas por tipo e pelo prazo previsto no n.º 3 do artigo 23.º

5 — Existem, designadamente, os seguintes tipos de licença:

- a) Licença de serviço de transporte ferroviário de passageiros urbano e suburbano;
- b) Licença de serviço de transporte ferroviário de passageiros regional;
- c) Licença de serviço de transporte ferroviário de passageiros nacional;
- d) Licença de serviços de transporte ferroviário de passageiros internacional;
- e) Licença de serviço de transporte ferroviário de mercadorias nacional;
- f) Licença de serviço de transporte ferroviário de mercadorias internacional.

6 — A licença de serviço de transporte ferroviário de passageiros ou de mercadorias permite, respetivamente, a prestação dos restantes tipos de serviço de passageiros ou de mercadorias, respetivamente.

Artigo 18.º

Requisitos de emissão da licença

1 — A licença é concedida a empresas que preencham os requisitos de idoneidade, de capacidade financeira e de competência profissional, que disponham de cobertura da sua responsabilidade civil por um contrato de seguro, nos termos do presente capítulo.

2 — As empresas devem apresentar todos os elementos necessários à demonstração do preenchimento dos requisitos para a concessão de licença.

3 — As empresas podem solicitar a dispensa de apresentação de elementos instrutórios que se encontrem já detidos pelo IMT, I. P., ou por outros serviços ou organismos da Administração Pública, nos termos do artigo 28.º-A do Decreto-Lei n.º 135/99, de 22 de abril, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 29/2000, de 13 de março, 72-A/2010, de 18 de junho, e 73/2014, 13 de maio.

4 — A titularidade de licença válida é condição necessária, embora não suficiente, de obtenção de acesso à infraestrutura.

Artigo 19.º

Requisito de idoneidade

1 — O requisito de idoneidade deve ser preenchido pelas empresas e pelas pessoas responsáveis pela sua gestão, nomeadamente administradores, diretores e gerentes.

2 — Para efeitos do disposto no presente decreto-lei, não são consideradas idóneas:

- a) As pessoas que tenham sido declaradas, por sentença transitada em julgado, falidas ou responsáveis pela falência de empresas cujo domínio hajam assegurado ou de que tenham sido administradoras, diretoras ou gerentes;
- b) As pessoas que tenham desempenhado as funções referidas na alínea anterior em empresas cuja falência haja sido suspensa ou evitada por concordata, reconstituição empresarial, reestruturação financeira ou meio equivalente, nos dois anos anteriores à apresentação do pedido de licença;
- c) As empresas cuja falência haja sido suspensa ou evitada por concordata, reconstituição empresarial, reestruturação financeira ou meio equivalente, nos cinco anos anteriores à apresentação do pedido de licença;

d) As pessoas que tenham sido, por sentença transitada em julgado, condenadas por crime de abuso de confiança, burla, burla qualificada, burla de seguros, atentado à segurança de transporte por ar, água ou caminho-de-ferro, infidelidade, insolvência ou favorecimento de credores;

e) As pessoas ou empresas condenadas, por decisão definitiva ou sentença transitada em julgado, pela prática de contraordenação de reconhecida gravidade respeitante à atividade ferroviária, no ano anterior ao pedido de licença;

f) As pessoas ou empresas condenadas, por decisão definitiva ou sentença transitada em julgado, em matéria laboral, pela prática de contraordenação muito grave, nos dois anos anteriores ao pedido de licença;

g) As pessoas ou empresas condenadas por infração de legislação aduaneira, por decisão definitiva ou sentença transitada em julgado, nos cinco anos anteriores à apresentação do pedido de licença, quando as mesmas pretendam efetuar transportes de mercadorias transfronteiriços sujeitos àquela legislação.

Artigo 20.º

Requisito da capacidade financeira

1 — O requisito da capacidade financeira considera-se preenchido se as empresas que solicitem uma licença puderem provar que estão em condições de cumprir as suas obrigações efetivas e potenciais, definidas segundo previsões realistas, por um período de 12 meses.

2 — O IMT, I. P., deve verificar a capacidade financeira das empresas ferroviárias, especialmente através das contas anuais, ou, no caso de empresas que solicitem uma licença e que não possam apresentar contas anuais, de um balanço financeiro, sendo que as empresas que solicitem uma licença devem apresentar, pelo menos, as informações previstas no anexo III ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

3 — O IMT, I. P., não pode considerar que uma empresa que solicite uma licença apresenta a capacidade financeira requerida, caso existam atrasos consideráveis ou recorrentes nos pagamentos de impostos ou de contribuições para a segurança social decorrentes da atividade da empresa.

4 — O IMT, I. P., pode exigir à empresa que solicita uma licença a apresentação de um relatório de auditoria e de documentos adequados elaborados por um banco, por uma caixa de poupança pública, por um revisor oficial de contas ou por um auditor, devendo esses documentos incluir as informações previstas no anexo III ao presente decreto-lei.

Artigo 21.º

Requisitos de competência profissional

1 — Os requisitos de competência profissional consideram-se preenchidos se as empresas que solicitem uma licença puderem provar que dispõem ou virão a dispor de uma organização de gestão dotada dos conhecimentos ou da experiência necessários para exercer um controlo de exploração e uma supervisão seguros e eficazes no que se refere ao tipo de operações especificadas na licença, nomeadamente quanto:

a) Às condições técnicas e operacionais do serviço ferroviário;

b) Às condições de segurança respeitantes ao pessoal, ao material circulante e à organização interna da empresa;

c) À proteção aos utilizadores, bem como às condições de saúde, segurança e outros direitos sociais dos trabalhadores e dos utilizadores.

2 — Quando a empresa não tenha ainda iniciado a atividade, deve demonstrar que tem condições de vir a dispor de uma organização de gestão nos termos previstos no número anterior.

Artigo 22.º

Requisitos do seguro de responsabilidade civil

1 — Sem prejuízo das regras da União Europeia sobre auxílios estatais, nos termos dos artigos 93.º, 107.º e 108.º do TFUE, os riscos decorrentes da atividade das empresas de transporte ferroviário e, nomeadamente, os relacionados com acidentes que causem danos aos passageiros, à infraestrutura, à bagagem, à carga, ao correio e a terceiros, devem ser cobertos por um seguro de responsabilidade civil.

2 — O capital obrigatoriamente seguro não pode, em qualquer caso, ser inferior a € 10 000 000, sendo as demais condições, incluindo as relativas à atualização dos capitais seguros, fixadas por portaria dos membros do Governo responsáveis pela área das finanças e dos transportes, a emitir no prazo de 30 dias, a contar da data da entrada em vigor do presente decreto-lei.

3 — O conselho diretivo do IMT, I. P., pode fixar, por deliberação, outros montantes para riscos específicos da atividade do transporte ferroviário.

4 — Os montantes referidos no n.º 2 devem ser revistos de cinco em cinco anos, tendo como referência os índices harmonizados de preços no consumidor.

5 — Os requerentes devem apresentar uma minuta da apólice a subscrever, de cujo teor resulte ser inequívoco o cumprimento do disposto no n.º 2, bem como a adequação entre o âmbito geográfico da apólice e aquele em que se desenvolve a atividade.

SECÇÃO III

Validade das licenças

Artigo 23.º

Âmbito e período de validade

1 — As licenças emitidas pelo IMT, I. P., permitem a prestação de serviços de transporte ferroviário em todo o território da União Europeia.

2 — As licenças emitidas pelas autoridades competentes de outros Estados-Membros são válidas em território nacional.

3 — A licença é emitida por um prazo máximo de cinco anos, renovável.

4 — A renovação da licença depende da verificação do cumprimento dos mesmos requisitos necessários à sua emissão.

5 — Devem ser comunicadas pelas empresas, ao IMT, I. P., todas as alterações que possam afetar o cumprimento dos requisitos exigidos, no prazo de cinco dias úteis, a contar da data de verificação da alteração.

6 — A licença caduca:

a) Nos prazos e termos nela fixados;

b) Se o requerente a ela renunciar;

c) Se a empresa for dissolvida.

7 — O modelo da licença é aprovado por deliberação do conselho diretivo do IMT, I. P.

Artigo 24.º

Licenças temporárias, aprovação, suspensão e revogação

1 — Os requisitos de acesso à atividade são de verificação permanente, devendo as empresas demonstrar o seu cumprimento, sempre que lhes seja solicitado.

2 — Quando o IMT, I. P., considerar que existem dúvidas quanto ao cumprimento dos requisitos de idoneidade, de capacidade financeira ou de competência profissional, por uma empresa de transporte ferroviário à qual tenha sido concedida uma licença por outro Estado-Membro, ou que, quanto à mesma, ocorra qualquer outra das circunstâncias previstas no n.º 4 transmite essas dúvidas à entidade emitente.

3 — Quando uma licença for suspensa ou revogada devido à falta superveniente do requisito relativo à capacidade financeira, o IMT, I. P., pode emitir uma licença temporária, por prazo não superior a seis meses.

4 — A licença pode ser revogada com fundamento em algum dos seguintes factos:

a) Obtenção da licença por meio de falsas declarações ou outros expedientes ilícitos, independentemente das sanções penais que no caso caibam;

b) A empresa cuja falência tenha sido suspensa ou evitada por concordata, reconstituição empresarial, reestruturação financeira ou meio equivalente, sem que se preveja de modo realista a recuperação financeira no prazo de um ano;

c) Alterações à constituição da empresa, nomeadamente a fusão ou a aquisição, que coloquem em risco a segurança do transporte ferroviário;

d) Incumprimento superveniente de qualquer um dos requisitos previstos nos artigos 7.º a 10.º;

e) Incumprimento da obrigação de apresentação dos documentos comprovativos ao requisito da capacidade financeira;

f) Modificação não autorizada da cobertura do seguro de responsabilidade civil;

g) Inobservância das condições de segurança expressas na admissão técnica do material circulante;

h) Verificação de falhas graves ou reiteradas no desempenho do material circulante ou de equipamentos relevantes para a segurança, imputáveis às operações de manutenção;

i) Violação da obrigação de informar;

j) Oposição ao exercício da fiscalização;

k) Cessação das atividades da empresa por período superior a seis meses;

l) Inatividade durante os seis meses subsequentes à emissão da licença e sem pedido de prorrogação do prazo ao IMT, I. P.;

m) Desrespeito pela empresa dos acordos aplicáveis ao transporte internacional ferroviário que vinculem o Estado Português ou das normas legais nacionais aplicáveis, designadamente as relativas a obrigações aduaneiras e fiscais.

5 — Sempre que a ocorrência de uma das situações previstas no número anterior não seja suficientemente grave para determinar a revogação da licença, pode o IMT, I. P., decidir a respetiva suspensão.

6 — O ato de suspensão da licença fixa a sua duração e os restantes pressupostos da cessação.

7 — Uma licença pode ser revogada ou suspensa parcialmente, quando as causas que justificam a revogação ou a suspensão se verificarem apenas relativamente a parte das atividades de prestação de serviços de transporte ferroviário para que a empresa está licenciada.

8 — Quando ocorram eventos respeitantes à empresa que tenham impacto no conteúdo da licença, sem constituírem fundamento de revogação ou suspensão, pode a licença ser alterada, de modo a refletir essas alterações, não podendo resultar diminuição do nível de cumprimento dos requisitos.

9 — Sem prejuízo dos casos comprovadamente urgentes, os atos de suspensão ou revogação de licenças estão sujeitos à tramitação prevista no Código de Procedimento Administrativo.

10 — A emissão, a suspensão, a alteração ou a revogação de uma licença deve ser comunicada imediatamente à Agência Ferroviária Europeia.

Artigo 25.º

Procedimento para a emissão das licenças

1 — Sem prejuízo do disposto no Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/171, da Comissão, de 4 de fevereiro de 2015, e no presente capítulo, compete ao IMT, I. P., por meio de regulamento ou de instrução, estabelecer os procedimentos para a obtenção de licença e as metodologias a adotar na avaliação do cumprimento dos requisitos previstos nos artigos 17.º a 22.º

2 — A licença pode ser recusada, sempre que:

a) O pedido esteja incompleto após o prazo concedido para suprir a deficiência;

b) A instrução do pedido enfebre de inexatidões ou falsidade;

c) Não se verifique o preenchimento de qualquer dos requisitos.

3 — A decisão de recusa deve ser fundamentada e dela cabe impugnação administrativa ou impugnação jurisdicional, nos termos gerais.

4 — A receção e a análise do pedido e a emissão de licenças estão sujeitas a taxas, cujo montante e forma de pagamento é definido por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.

CAPÍTULO IV

Aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e repartição da capacidade da infraestrutura

SECÇÃO I

Princípios gerais

Artigo 26.º

Utilização eficaz da capacidade da infraestrutura

A AMT deve assegurar que os regimes de tarifação e de repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária respeitem os princípios previstos no presente decreto-lei, permitindo ao gestor de infraestrutura comercializar a capacidade disponível da infraestrutura, bem como a sua utilização de modo eficiente e eficaz.

Artigo 27.º

Especificações da rede

1 — Após consulta às partes interessadas, o gestor de infraestrutura deve elaborar e publicar os diretórios de rede, que podem ser obtidos contra o pagamento de uma taxa não superior ao seu custo de publicação.

2 — Os diretórios de rede devem ser publicados, pelo menos, em duas línguas oficiais da União Europeia, devendo o seu conteúdo ser disponibilizado gratuitamente, em formato eletrónico, no sítio na *Internet* do gestor de infraestrutura, e deve ser acessível através de um sítio na *Internet* comum, criado pelos gestores de infraestrutura no âmbito da sua cooperação, nos termos dos artigos 37.º e 40.º

3 — Os diretórios de rede devem enunciar as características da infraestrutura à disposição das empresas ferroviárias e conter informações que precisem as condições de acesso à infraestrutura ferroviária e às instalações de serviço em causa.

4 — Os diretórios de rede devem, também, estabelecer as condições de acesso às instalações de serviço ligadas à rede do gestor de infraestrutura e as condições de prestação de serviços nessas instalações, ou indicar um sítio na *Internet* em que essas informações sejam disponibilizadas gratuitamente, em formato eletrónico.

5 — Os diretórios de rede devem ser atualizados e, se necessário, alterados.

6 — Os diretórios de rede devem ser publicados, o mais tardar, quatro meses antes do termo do prazo de apresentação dos pedidos de capacidade de infraestrutura.

7 — O conteúdo dos diretórios de rede consta do anexo IV ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

Artigo 28.º

Acordos entre empresas ferroviárias e gestores de infraestrutura

As empresas ferroviárias que efetuem serviços de transporte ferroviário devem celebrar com o gestor de infraestrutura ferroviária utilizada os acordos de direito público ou privado necessários, devendo as condições que regulam esses acordos ser não discriminatórias e transparentes, nos termos do presente decreto-lei.

SECÇÃO II

Taxas de utilização da infraestrutura e de serviço

Artigo 29.º

Fixação, determinação e cobrança de taxas

1 — O gestor de infraestrutura deve definir um quadro para a tarifação que respeite a independência de gestão prevista no artigo 4.º

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, devem também ser fixadas regras de tarifação específicas.

3 — O gestor de infraestrutura deve assegurar que os diretórios de rede contêm o quadro e as regras de tarifação ou indiquem um sítio na *Internet* onde o quadro e as regras de tarifação se encontrem publicados.

4 — O gestor de infraestrutura deve fixar e cobrar as taxas de utilização da infraestrutura de acordo com o quadro e as regras de tarifação estabelecidos.

5 — Exceto quando forem adotadas disposições específicas ao abrigo do n.º 3 do artigo 32.º, o gestor de

infraestrutura deve garantir que os princípios respeitantes ao regime de tarifação são aplicados em toda a rede.

6 — O gestor de infraestrutura assegura que as empresas que prestem serviços equivalentes num segmento análogo de mercado pagam tarifas equivalentes e não discriminatórias e que as taxas efetivamente aplicadas observam o disposto nas regras definidas nos diretórios de rede.

7 — O gestor de infraestrutura está obrigado a respeitar o sigilo comercial das informações que lhe foram prestadas pelos candidatos.

Artigo 30.º

Custos e contabilidade da infraestrutura

1 — Tendo em conta as exigências de segurança e a preservação e a melhoria da qualidade de serviço da infraestrutura, o gestor de infraestrutura deve ser encorajado, através de incentivos, a reduzir os custos de fornecimento da infraestrutura e o nível das taxas de acesso.

2 — Sem prejuízo da competência do gestor de infraestrutura quanto ao planeamento e financiamento da infraestrutura ferroviária, bem como do princípio da anualidade orçamental, quando for o caso, deve ser celebrado entre o IMT, I. P., e o gestor de infraestrutura um contrato que satisfaça os princípios e os parâmetros básicos constantes do anexo V ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, válido por um período não inferior a cinco anos.

3 — Cabe ao Estado definir as regras de atribuição dos incentivos previstos no n.º 1, através do contrato previsto no n.º 2, de medidas regulamentares ou da combinação de incentivos destinados a reduzir os custos no contrato e o nível das taxas através de medidas regulamentares.

4 — Caso o Estado aplique os incentivos previstos no n.º 1 através de medidas regulamentares, deve fazê-lo com base numa análise das reduções de custos exequíveis, sem prejuízo da competência da AMT para rever as taxas previstas no artigo 56.º

5 — Os termos do contrato previsto no n.º 2 e a estrutura dos pagamentos destinados a assegurar um financiamento ao gestor de infraestrutura devem ser previamente acordados para abranger todo o período contratual.

6 — Os candidatos e, se o solicitarem, os potenciais candidatos, devem ser informados pelos intervenientes no contrato referido no n.º 2 para se pronunciarem sobre o conteúdo do mesmo, antes da sua assinatura, devendo esse contrato ser publicado no prazo de 30 dias, a contar da data da sua assinatura.

7 — O gestor de infraestrutura deve:

a) Assegurar a coerência entre as disposições do contrato e o programa de atividade;

b) Elaborar e manter atualizado um registo dos seus ativos e dos ativos cuja gestão é da sua responsabilidade, utilizado para avaliar o financiamento necessário para reparar ou substituir, devendo o registo ser acompanhado de elementos detalhados sobre as despesas com a renovação e modernização da infraestrutura;

c) Definir um método de imputação de custos às diferentes categorias de serviços oferecidos às empresas ferroviárias, sujeito a aprovação prévia da autoridade competente, devendo ser adaptado periodicamente com base nas melhores práticas internacionais.

Artigo 31.º

Princípios de tarifação

1 — As taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e das instalações de serviço são pagas ao gestor de infraestrutura e ao operador da instalação de serviço, respetivamente, e utilizadas no financiamento da sua atividade.

2 — O gestor de infraestrutura e os operadores das instalações de serviço devem:

a) Fornecer à AMT todas as informações necessárias sobre as taxas aplicadas, para que a AMT desempenhe as funções que lhe são cometidas no artigo 56.º;

b) Demonstrar às empresas ferroviárias que as taxas de utilização da infraestrutura e de serviço efetivamente faturadas à empresa ferroviária, por força do disposto nos artigos 30.º a 37.º, respeitam a metodologia, as regras e, sendo o caso, as escalas previstas nos diretórios de rede.

3 — Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 4 e 5 e no artigo seguinte, as taxas de utilização do pacote mínimo de acesso e do acesso às infraestruturas que ligam instalações de serviço devem corresponder ao custo diretamente imputável à exploração do serviço ferroviário.

4 — As taxas de utilização da infraestrutura prevista no número anterior podem incluir uma componente que reflita a escassez de capacidade da secção identificável da infraestrutura durante os períodos de congestionamento.

5 — As taxas de utilização da infraestrutura prevista no n.º 3 podem ser alteradas para atender ao custo dos efeitos ambientais provocados pela exploração da composição, devendo toda a alteração deste tipo ser diferenciada em função da amplitude do efeito causado.

6 — Para ter em conta o custo dos efeitos do ruído, as alterações das taxas de utilização da infraestrutura devem apoiar a modernização dos vagões, a fim de os equipar com a tecnologia de frenagem silenciosa mais rentável disponível no mercado.

7 — Caso a tarifação dos custos ambientais implique um aumento do montante global das receitas pelo gestor de infraestrutura, este só é permitido se essa tarifação for aplicada ao transporte rodoviário de mercadorias nos termos do direito da União Europeia.

8 — Se da tarifação dos custos ambientais resultar um aumento da receita, a AMT decide da afetação das receitas suplementares.

9 — A AMT assegura a conservação das informações necessárias e a possibilidade de rastrear a origem da tarifação dos custos ambientais e a sua aplicação, bem como comunica essas informações à Comissão Europeia, sempre que, para o efeito, seja solicitada.

10 — Para evitar flutuações desproporcionadas indesejáveis, as taxas referidas nos n.ºs 3 a 5 podem ser niveladas por um valor médio, calculado com base num leque razoável de serviços ferroviários e de tempos, devendo a importância relativa da taxa de utilização da infraestrutura estar relacionada com os custos imputáveis aos serviços.

11 — A taxa devida pelo acesso às vias nas instalações de serviço previstas no n.º 2 do anexo II ao presente decreto-lei, e pela prestação de serviços nessas instalações não pode ser superior ao custo da sua prestação, acrescido de um lucro razoável.

12 — Caso os serviços previstos nos n.ºs 3 e 4 do anexo II ao presente decreto-lei, sob a designação de serviços adicionais e auxiliares, sejam oferecidos por um único presta-

dor, a taxa cobrada pelo serviço não pode exceder o custo da sua prestação, acrescido de um lucro razoável.

13 — Podem ser aplicadas taxas pela utilização de capacidade para a manutenção da infraestrutura, não devendo essas taxas exceder a perda líquida de receitas suportada pelo gestor de infraestrutura devido às operações de manutenção.

14 — O operador de uma instalação que preste os serviços previstos nos n.ºs 2 a 4 do anexo II ao presente decreto-lei, deve fornecer ao gestor de infraestrutura as informações relativas às taxas a incluir nos diretórios de rede, ou indicar um sítio na *Internet* em que essas informações são disponibilizadas, gratuitamente, em formato eletrónico, nos termos do artigo 27.º

Artigo 32.º

Exceções aos princípios de tarifação

1 — Caso as condições de mercado o permitam, para proceder à plena recuperação dos custos do gestor de infraestrutura, podem ser aplicadas sobretaxas adicionais respeitando os princípios da eficácia, transparência e não discriminação, garantindo ao mesmo tempo a maior competitividade possível nos segmentos do mercado ferroviário, devendo o regime de tarifação respeitar os aumentos de produção alcançados pelas empresas ferroviárias.

2 — Não obstante o disposto no número anterior, o nível das taxas não deve excluir a utilização da infraestrutura por segmentos de mercado que possam pagar, pelo menos, os custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário, acrescidos de uma taxa de rentabilidade suportável pelo mercado.

3 — O gestor de infraestrutura deve, antes de aprovar a aplicação das sobretaxas referidas no n.º 1, avaliar a sua pertinência para segmentos de mercado específicos, analisando, pelo menos, os pares previstos no n.º 1 do anexo VI ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, adotando os que forem pertinentes.

4 — A lista de segmentos de mercado estabelecida pelos gestores da infraestrutura deve conter, pelo menos, os segmentos relativos a serviços de mercadorias, a serviços de passageiros no âmbito de um contrato de serviço público ou outros serviços de passageiros, podendo ainda:

a) Distinguir segmentos de mercado em função dos produtos ou de passageiros transportados;

b) Definir os segmentos de mercado que não estejam a ser explorados num dado momento pelas empresas ferroviárias, mas que possam prestar serviços durante o período de validade do regime de tarifação, não sendo permitido incluir sobretaxas no regime de tarifação para estes segmentos de mercado.

5 — A lista de segmentos de mercado deve ser publicada nos diretórios de rede e ser revista, pelo menos, de cinco em cinco anos, devendo a AMT controlar essa lista nos termos do artigo 56.º

6 — No que se refere ao transporte de mercadorias de e para países terceiros, realizado numa rede cuja bitola seja diferente da bitola da rede ferroviária principal da União Europeia, os gestores de infraestrutura podem estabelecer taxas mais elevadas, a fim de obterem a plena recuperação dos custos suportados.

7 — No que se refere a projetos de investimento específicos a realizar no futuro ou a projetos de investimento específicos concluídos após 31 de dezembro de 1988, o

gestor de infraestrutura pode fixar ou manter taxas mais elevadas com base nos custos a longo prazo desses projetos, se estes aumentarem a eficácia ou a relação custo-eficácia, ou ambas, e se não puderem ser ou ter sido realizados de outro modo, podendo essas disposições sobre tarifação incluir acordos sobre a partilha dos riscos associados aos novos investimentos.

8 — As taxas de infraestrutura para a utilização dos corredores ferroviários definidos na Decisão n.º 2009/561/CE, da Comissão, de 22 de julho de 2009, devem ser diferenciadas para incentivar o equipamento das composições com ETCS conforme a versão adotada pela Decisão n.º 2008/386/CE, da Comissão, de 23 de abril de 2008, e com as versões posteriores, não devendo essa diferenciação ter repercussões no montante global das receitas do gestor de infraestrutura.

9 — Não obstante o disposto no número anterior, a diferenciação não se aplica às linhas especificadas na Decisão n.º 2009/561/CE, da Comissão, de 22 de julho de 2009, quando utilizadas por comboios equipados com ETCS.

10 — A diferenciação prevista no n.º 8 é também aplicável a linhas ferroviárias não especificadas na Decisão n.º 2009/561/CE, da Comissão, de 22 de julho de 2009.

11 — A fim de evitar discriminações, as taxas médias e marginais para as utilizações equivalentes da infraestrutura de um dado gestor de infraestrutura devem ser comparáveis e, no mesmo segmento de mercado, os serviços comparáveis estão sujeitos às mesmas taxas.

12 — Sem violar o sigilo comercial, o gestor de infraestrutura deve demonstrar, nos diretórios de rede, que o regime de tarifação preenche os requisitos previstos no número anterior.

13 — Se o gestor de infraestrutura pretender alterar elementos essenciais do regime de tarifação, previstos nos n.ºs 1 a 5, deve torná-los públicos, pelo menos, três meses antes do termo do prazo de publicação dos diretórios de rede previsto no n.º 6 do artigo 27.º

Artigo 33.º

Descontos

1 — Sem prejuízo do disposto nos artigos 101.º, 102.º, 106.º e 107.º do TFUE e nas regras nacionais em matéria de concorrência, não obstante o princípio dos custos diretos previsto no n.º 3 do artigo 31.º, os descontos nas taxas aplicadas pelo gestor de infraestrutura a uma empresa ferroviária pela prestação de um serviço devem obedecer aos critérios previstos no presente artigo.

2 — Com exceção do disposto no número seguinte, os descontos limitam-se à economia real de custos administrativos realizada pelo gestor de infraestrutura e que, para determinar o nível de desconto, não podem ser tidas em conta as economias de custos já integradas na taxa aplicada.

3 — O gestor de infraestrutura pode criar regimes abertos a todos os utilizadores da infraestrutura, concedendo, para determinados fluxos de tráfego, descontos temporários destinados a incentivar o desenvolvimento de novos serviços ferroviários, ou descontos que incentivem a utilização de linhas consideravelmente subutilizadas.

4 — Os descontos só podem incidir sobre as taxas aplicadas a uma secção específica da infraestrutura.

5 — Os regimes de descontos devem ser aplicados de modo não discriminatório para todas as empresas ferro-

viárias e para idênticos tipos de serviços são aplicados descontos semelhantes.

Artigo 34.º

Sistemas de compensação dos custos ambientais, dos custos ligados a acidentes e dos custos de infraestrutura não cobertos

1 — Quando da utilização da infraestrutura ferroviária, pode ser criado um regime temporário de compensação dos custos ambientais, dos custos ligados a acidentes e dos custos de infraestrutura comprovadamente não cobertos nos modos de transporte concorrentes, na medida em que esses custos excedam os custos equivalentes próprios do caminho-de-ferro.

2 — Caso uma empresa ferroviária que beneficie de uma compensação goze de um direito exclusivo, a compensação deve ser acompanhada de benefícios comparáveis para os utilizadores.

3 — A metodologia utilizada e os cálculos efetuados são tornados públicos, devendo ser possível demonstrar, nomeadamente, quais são os custos específicos da infraestrutura de transporte concorrente não cobertos que o transporte ferroviário permite evitar, e assegurar que o regime é aplicável às empresas em condições não discriminatórias.

4 — A autoridade dos transportes deve assegurar a compatibilidade do regime referido no n.º 1 com o disposto nos artigos 93.º, 107.º e 108.º do TFUE.

Artigo 35.º

Regime de melhoria do desempenho

1 — O gestor de infraestrutura pode prever mecanismos associados às tarifas pela utilização da infraestrutura que correspondam a um regime de melhoria de desempenho, nomeadamente por via da minimização das perturbações à circulação.

2 — O regime previsto no número anterior pode incluir:

- a) Sanções de natureza contratual para atos que perturbem o funcionamento da rede;
- b) Compensações para as empresas afetadas pelas perturbações;
- c) Prémios para os desempenhos superiores às previsões.

3 — Os princípios essenciais do regime de melhoria do desempenho previstos no n.º 2 do anexo VI ao presente decreto-lei, são aplicáveis a toda a rede.

Artigo 36.º

Taxas de reserva de capacidade

1 — O gestor de infraestrutura pode aplicar uma taxa adequada sobre a capacidade atribuída mas não utilizada, que constitui um incentivo a uma utilização eficiente da capacidade, cujo pagamento é feito pelo candidato ou pela empresa ferroviária nomeada nos termos do n.º 1 do artigo 41.º

2 — Caso os candidatos não utilizem regularmente os canais horários atribuídos ou parte deles, é obrigatória a aplicação da taxa referida no número anterior.

3 — Para efeitos do disposto no n.º 1, o gestor de infraestrutura deve publicar nos seus diretórios de rede os critérios que determinam a não utilização e a AMT deve controlar os referidos critérios, nos termos do artigo 56.º

4 — O gestor de infraestrutura deve estar sempre em condições de informar todas as partes interessadas sobre

a capacidade de infraestrutura já atribuída às empresas ferroviárias utilizadoras.

Artigo 37.º

Cooperação em matéria de regimes de tarifação em várias redes

1 — O gestor de infraestrutura deve cooperar com os gestores de infraestrutura da União Europeia para uma aplicação eficaz dos regimes de tarifação, bem como participar em organizações conjuntas para coordenar a tarifação ou para aplicar taxas sobre a exploração de serviços ferroviários que circulem em mais do que uma rede de infraestrutura europeia.

2 — O gestor de infraestrutura deve, nomeadamente, procurar garantir a maior competitividade possível dos serviços ferroviários internacionais, assegurar uma utilização eficiente da rede europeia e estabelecer procedimentos adequados que cumpram as regras previstas no presente decreto-lei.

3 — Para efeitos do disposto no n.º 1, o gestor de infraestrutura deve cooperar com outros gestores de infraestruturas da União Europeia, de modo a permitir uma aplicação eficaz das sobretaxas previstas no artigo 32.º e dos regimes de melhoria do desempenho referidos no artigo 35.º para o tráfego que circule na rede europeia de transporte ferroviário.

SECÇÃO III

Repartição da capacidade de infraestrutura

Artigo 38.º

Direitos de capacidade

1 — A capacidade de infraestrutura é repartida pelo gestor de infraestrutura.

2 — É proibida qualquer transmissão de capacidade da infraestrutura atribuída a um candidato, sendo nulo o ato jurídico destinado a produzir tal efeito e o candidato excluído de qualquer nova atribuição de capacidade, caso isso aconteça.

3 — A utilização da capacidade por uma empresa ferroviária, quando esta exerça as atividades de um candidato que não seja uma empresa ferroviária, não é considerada uma transferência.

4 — O direito de utilização de um canal horário não pode exceder o período de vigência de um horário de serviço.

5 — Nos termos do artigo 42.º, entre o gestor de infraestrutura e os candidatos, podem ser celebrados acordos-quadro relativos à utilização de capacidade na infraestrutura ferroviária, de duração superior ao período de vigência de um horário de serviço.

6 — Os direitos e as obrigações do gestor de infraestrutura e dos candidatos estão definidos no respetivo contrato, no presente decreto-lei ou em legislação específica em vigor.

7 — Sempre que um candidato solicite capacidade de infraestrutura para explorar um serviço internacional de passageiros, deve informar o gestor de infraestrutura e a AMT.

8 — A fim de poderem avaliar se o objetivo de um serviço internacional é o transporte de passageiros num itinerário entre estações situadas em Estados-Membros diferentes, bem como avaliar qual é o impacto económico

potencial nos contratos de serviço público existentes, a AMT deve assegurar que são informadas:

a) Todas as autoridades competentes que tenham adjudicado um serviço de transporte ferroviário de passageiros nesse itinerário definido num contrato de serviço público;

b) Todas as outras autoridades competentes interessadas que tenham o direito de limitar o acesso ao abrigo do artigo 11.º;

c) Todas as empresas ferroviárias que executam o contrato de serviço público no itinerário desse serviço de transporte internacional de passageiros.

Artigo 39.º

Repartição da capacidade

1 — O gestor de infraestrutura deve cumprir os procedimentos de repartição da capacidade de forma equitativa e não discriminatória, em respeito do direito da União Europeia, de modo a permitir a sua utilização eficaz e eficiente.

2 — A repartição da capacidade da infraestrutura tem de respeitar, a cada momento, as obrigações constantes dos contratos de concessão de exploração de serviço de transporte ferroviário, ou de outros contratos de serviço público, celebrados pelo Estado.

3 — O gestor de infraestrutura é obrigado a respeitar o sigilo comercial sobre todas as informações que lhe forem prestadas.

Artigo 40.º

Cooperação para a repartição da capacidade de infraestrutura de infraestrutura em várias redes

1 — Quando a capacidade de infraestrutura envolver mais do que uma rede do sistema ferroviário europeu, designadamente no âmbito dos acordos-quadro previstos no artigo 42.º, o gestor de infraestrutura deve cooperar com outros gestores de infraestruturas, de modo a permitir a criação e a repartição eficientes dessa infraestrutura.

2 — A fim de dar cumprimento ao disposto no número anterior, o gestor de infraestrutura deve estabelecer os procedimentos necessários respeitando as regras previstas no presente decreto-lei, e organizar em conformidade os canais horários que atravessem mais do que uma rede.

3 — Os procedimentos fixados para coordenar a repartição da capacidade de infraestrutura ou de repartir toda a capacidade em causa a nível internacional devem associar representantes dos gestores de todas as infraestruturas ferroviárias cujas decisões de repartição tenham repercussões sobre a atividade de vários outros gestores de infraestrutura, sem prejuízo das regras específicas constantes do direito da União Europeia sobre as redes vocacionadas para o transporte de mercadorias.

4 — Os princípios e os critérios de repartição de capacidade, definidos no âmbito da cooperação referida nos números anteriores, devem ser publicados pelo gestor de infraestrutura nos diretórios de rede, nos termos do n.º 3 do anexo IV ao presente decreto-lei.

5 — Os representantes adequados de gestores de infraestrutura exteriores à União Europeia podem ser associados aos procedimentos referidos nos n.ºs 2 e 3.

6 — A Comissão Europeia é informada e convidada a participar, na qualidade de observador, nas principais reu-

niões destinadas a estabelecer princípios e práticas comuns de repartição da capacidade de infraestrutura.

7 — A AMT solicita as informações que considere necessárias sobre o estabelecimento dos princípios e práticas comuns de repartição da capacidade de infraestrutura e informações suficientes dos sistemas de repartição informáticos, para poder exercer a supervisão regulamentar, nos termos do artigo 56.º

8 — Nas reuniões ou noutras atividades destinadas a assegurar a repartição da capacidade de infraestrutura para os serviços ferroviários que utilizem várias redes, as decisões são tomadas apenas pelos representantes dos gestores da infraestrutura.

9 — As entidades referidas no n.º 1 devem garantir que a lista dos membros, os termos da cooperação e os critérios utilizados na avaliação e repartição da capacidade de infraestrutura são tornados públicos.

10 — No quadro da cooperação prevista no n.º 1, os gestores de infraestrutura avaliam as necessidades e, se necessário, propõem e organizam canais horários internacionais que facilitem a exploração de composições de mercadorias sujeitas aos pedidos *ad hoc* referidos no artigo 48.º

11 — O gestor de infraestrutura disponibiliza aos candidatos os canais horários internacionais preestabelecidos.

Artigo 41.º

Candidatos

1 — Os candidatos podem apresentar pedidos de capacidade de infraestrutura devendo, a fim de utilizarem essa mesma capacidade, nomear uma empresa ferroviária para celebrar um acordo com o gestor de infraestrutura nos termos do artigo 28.º

2 — O disposto no número anterior não prejudica o direito que assiste aos candidatos de celebrar acordos com os gestores de infraestrutura nos termos do n.º 1 do artigo 44.º

3 — Os gestores de infraestrutura podem impor regras aos candidatos para assegurar a salvaguarda das suas legítimas expectativas relativamente às receitas e à utilização da infraestrutura, devendo essas regras ser adequadas, transparentes e não discriminatórias, e constar dos diretórios de rede, tal como previsto na alínea *b*) do n.º 3 do anexo IV ao presente decreto-lei.

4 — As regras referidas no número anterior só podem incidir sobre o fornecimento de uma garantia financeira, que não deve exceder um nível adequado e proporcional ao nível de atividade previsto do candidato sobre a capacidade de apresentar propostas adequadas para a obtenção de capacidade de infraestrutura.

Artigo 42.º

Acordos-quadro

1 — Sem prejuízo do disposto nos artigos 101.º, 102.º e 106.º do TFUE, das regras nacionais em matéria de concorrência e das competências das autoridades nacionais de defesa da concorrência, pode ser celebrado um acordo-quadro entre o gestor de infraestrutura e um candidato, o qual é sujeito a aprovação prévia da AMT, ouvida a Autoridade da Concorrência.

2 — O acordo-quadro previsto no número anterior é obrigatoriamente reduzido a escrito e especifica as características da capacidade da infraestrutura solicitada pelo candidato, a qual lhe é fornecida para um período superior ao período de vigência de um horário de serviço.

3 — O acordo-quadro não especifica detalhadamente canais horários, mas deve ser elaborado de modo a responder às necessidades comerciais legítimas do candidato.

4 — O acordo-quadro não deve inviabilizar a utilização da infraestrutura em causa por outros candidatos ou serviços.

5 — O acordo-quadro deve poder ser alterado ou limitado, de modo a permitir uma melhor utilização da infraestrutura ferroviária.

6 — O acordo-quadro pode incluir sanções a aplicar em caso de alteração ou denúncia do acordo.

7 — O acordo-quadro deve, em regra, ter uma vigência de cinco anos, a qual pode ser renovada por períodos iguais ao da duração inicial, podendo o gestor de infraestrutura, em casos específicos, aceitar um período inferior ou superior.

8 — Um acordo-quadro com vigência 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 infraestrutura 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 ser excedida em circunstâncias excecionais, nomeadamente no caso de investimentos substanciais de longo prazo e, em especial, quando estes investimentos sejam objeto de compromissos contratuais que incluam um plano de amortização plurianual.

11 — Nos casos previstos 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, a quantidade e a qualidade dos canais horários;

b) O gestor de infraestrutura pode reduzir a capacidade reservada que, durante um período mínimo de 30 dias seguidos, tenha sido menos utilizada do que a quota limiar prevista no artigo 52.º

12 — No respeito pelo segredo comercial, qualquer parte interessada pode tomar conhecimento das linhas gerais dos acordos-quadro.

Artigo 43.º

Calendário do processo de repartição

1 — O gestor de infraestrutura deve respeitar o calendário do processo de repartição de capacidade previsto no anexo VII ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

2 — Antes do início do processo de consulta sobre o projeto de horário de serviço, o gestor de infraestrutura acorda com os outros gestores de infraestrutura em causa os canais horários internacionais a incluir no horário de serviço, que só devem ser ajustados em caso de absoluta necessidade.

Artigo 44.º

Pedidos

1 — Os candidatos podem apresentar ao gestor de infraestrutura pedidos de celebração de acordos para a concessão de direitos de utilização da infraestrutura, em contrapartida de uma taxa prevista na secção II do capítulo IV.

2 — Os pedidos relativos ao horário de serviço devem respeitar os prazos previstos no anexo VII ao presente decreto-lei.

3 — O gestor de infraestrutura interessado num canal horário deve, por si ou em associação com outros gestores de infraestrutura, criar um balcão único que permita aos candidatos apresentar os seus pedidos quando os canais horários atravessam mais de uma rede.

4 — Sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) n.º 913/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de setembro de 2010, relativo à rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo, o gestor de infraestrutura fica autorizado a atuar em nome do candidato para obter capacidade junto de outros gestores de infraestrutura relevantes.

Artigo 45.º

Planificação

1 — Sempre que possível, o gestor de infraestrutura deve satisfazer todos os pedidos de capacidade de infraestrutura, nomeadamente os pedidos de canais horários que atravessem mais de uma rede, e ter em conta os condicionamentos que afetam os candidatos, nomeadamente as incidências económicas na sua atividade.

2 — Nos termos dos artigos 47.º e 49.º, o gestor de infraestrutura pode conceder prioridade a serviços específicos no quadro dos processos de planificação e coordenação.

3 — O gestor de infraestrutura, uma vez concluída a elaboração do projeto de horário de serviço e antes da sua aprovação, deve consultar as partes interessadas, para que estas sobre ele se pronunciem por escrito, num prazo de 30 dias seguidos, a contar da respetiva divulgação.

4 — Para efeitos do disposto no número anterior, consideram-se partes interessadas, todas as que tenham apresentado pedidos de capacidade de infraestrutura, bem como as que desejem formular observações sobre as incidências do horário de serviço na sua capacidade de prestação de serviços ferroviários durante o período de vigência do horário de serviço.

5 — O gestor de infraestrutura deve adotar as medidas adequadas para atender às observações apresentadas.

Artigo 46.º

Processo de coordenação

1 — No caso de surgirem conflitos entre diferentes pedidos, durante a planificação prevista no artigo anterior, o gestor de infraestrutura deve assegurar, através da coordenação dos pedidos, o melhor ajustamento possível de todos eles.

2 — Nas situações referidas no número anterior, o gestor de infraestrutura pode propor, dentro de limites razoáveis, capacidades de infraestrutura diferentes da solicitada.

3 — O gestor de infraestrutura deve envidar todos os esforços para resolver eventuais conflitos através de consultas com os candidatos em causa.

4 — No prazo de 30 dias úteis, a contar da realização das consultas previstas no número anterior, são divulgadas, gratuitamente e por escrito ou em formato eletrónico, as seguintes informações:

a) Os canais horários solicitados por todos os outros candidatos nos mesmos itinerários;

b) Os canais horários atribuídos a título preliminar a todos os outros candidatos nos mesmos itinerários;

c) Os canais horários alternativos propostos nos itinerários relevantes nos termos do n.º 2;

d) Os critérios pormenorizados utilizados no processo de repartição de capacidade.

5 — As informações referidas no número anterior devem ser prestadas sem divulgar a identidade dos outros candidatos, a menos que os candidatos em causa tenham dado o seu consentimento.

6 — Os princípios que regulam o processo de coordenação são estabelecidos nos diretórios de rede e devem refletir, nomeadamente, a dificuldade da organização de canais horários internacionais e a incidência que qualquer modificação pode ter nos outros gestores de infraestrutura.

7 — No caso de haver pedidos de capacidade de infraestrutura que não possam ser satisfeitos sem coordenação, o gestor de infraestrutura deve envidar todos os esforços por atender à totalidade dos pedidos, por meio de coordenação.

8 — Sem prejuízo dos procedimentos de recurso existentes e do disposto no artigo 56.º, em caso de litígio relativo à repartição da capacidade de infraestrutura, é possível recorrer a um sistema de resolução rápida de litígios, devendo o mesmo ser descrito nos diretórios de rede.

9 — No caso de o sistema de resolução rápida de litígios ser acionado, a decisão deve ser tomada no prazo de 10 dias úteis após o acionamento.

Artigo 47.º

Infraestrutura congestionada

1 — Se, após coordenação de pedidos e audição prévia dos candidatos, se verificar a impossibilidade de satisfazer adequadamente os pedidos, o gestor de infraestrutura declara congestionada a parte de infraestrutura respetiva e informa a AMT do facto.

2 — O disposto no número anterior é aplicável quando se presuma que outras partes da infraestrutura venham a sofrer de escassez de capacidade num futuro próximo.

3 — Caso uma parte da infraestrutura tenha sido declarada congestionada, o gestor de infraestrutura faz a análise da capacidade, nos termos do artigo 50.º, exceto se já estiver a ser aplicado um plano de reforço da capacidade, nos termos do artigo 51.º

4 — Caso as taxas previstas no n.º 4 do artigo 31.º não sejam aplicadas ou não produzam resultados satisfatórios e uma infraestrutura tenha sido declarada congestionada, o gestor de infraestrutura dá prioridade ao transporte ferroviário em regime de serviço público, em especial o realizado ao abrigo de contrato de concessão de serviço público.

5 — Nas condições previstas no número anterior, o gestor de infraestrutura pode, na repartição da capacidade, recorrer a critérios de prioridade que considerem a importância de um determinado serviço para a comunidade e que salvaguardem a importância dos serviços de transporte de mercadorias, em particular, dos internacionais.

6 — Os procedimentos e critérios a adotar caso uma parte da infraestrutura esteja congestionada, devem constar dos diretórios de rede previstos no artigo 27.º

Artigo 48.º

Pedidos *ad hoc*

1 — O gestor de infraestrutura deve responder com a maior brevidade, que não pode ultrapassar os cinco dias úteis, aos pedidos *ad hoc* relativos a canais horários.

2 — A informação sobre a capacidade de reserva utilizável deve ser disponibilizada a todos os candidatos que pretendam utilizar essa capacidade.

3 — O gestor de infraestrutura deve proceder, sempre que necessário, a uma avaliação da necessidade de manter no horário definitivo de serviço uma reserva de capacidade que lhe permita responder rapidamente aos pedidos *ad hoc* de capacidade previsíveis, bem como em caso de infraestruturas congestionadas.

Artigo 49.º

Infraestruturas especializadas

1 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, a capacidade de infraestrutura é considerada disponível para utilização por todos os tipos de serviço compatíveis com as características necessárias para a utilização do canal horário.

2 — Caso existam itinerários alternativos adequados e após consulta das partes interessadas, o gestor de infraestrutura pode designar uma infraestrutura específica para utilização por determinados tipos de tráfego, sem que a mesma inviabilize a utilização da infraestrutura em causa por outros tipos de tráfego caso exista capacidade disponível.

3 — Sem prejuízo do disposto nos artigos 101.º, 102.º e 106.º do TFUE e das regras nacionais em matéria de concorrência, se a infraestrutura referida no número anterior tiver sido designada o gestor de infraestrutura pode dar prioridade a esses tipos de tráfego quando da repartição de capacidade de infraestrutura.

4 — Caso uma infraestrutura tenha sido designada em aplicação do disposto nos n.ºs 2 e 3, os diretórios de rede devem mencionar esse facto.

Artigo 50.º

Análise de capacidade

1 — Constituinte objetivo da análise de capacidade determinar os condicionalismos de capacidade da infraestrutura que impedem a satisfação adequada dos pedidos de capacidade e sugerir métodos que viabilizem a satisfação de pedidos adicionais, a análise de capacidade deve identificar as causas dos congestionamentos e as medidas que podem ser adotadas a curto e médio prazo para os atenuar.

2 — A análise de capacidade referida no número anterior deve considerar a infraestrutura, os procedimentos de operação, a natureza dos diferentes serviços explorados e o reflexo de todos estes fatores na capacidade de infraestrutura, devendo as medidas a ponderar incluir, em especial, a alteração do itinerário, a reprogramação dos horários dos serviços, alterações de velocidade e beneficiações da infraestrutura.

3 — A análise de capacidade deve estar concluída no prazo de seis meses após a infraestrutura ter sido identificada como infraestrutura congestionada.

Artigo 51.º

Plano de reforço da capacidade

1 — Decorridos seis meses após a conclusão de uma análise de capacidade, o gestor de infraestrutura deve apresentar um plano de reforço de capacidade, o qual é sujeito a aprovação prévia pelo IMT, I. P.

2 — O plano de reforço de capacidade deve ser elaborado após consulta aos utilizadores da infraestrutura congestionada e deve identificar:

- a) As causas do congestionamento;
- b) A evolução provável do tráfego;
- c) Os condicionalismos do desenvolvimento da infraestrutura;
- d) As opções e os custos do reforço da capacidade, incluindo as prováveis alterações das taxas de acesso;
- e) Tendo por base uma análise de custo-benefício das eventuais medidas identificadas, o plano deve determinar, igualmente, as medidas a adotar para reforçar a capacidade de infraestrutura, incluindo um calendário da respetiva execução.

3 — O gestor de infraestrutura suspende a aplicação das taxas sobre a infraestrutura em causa, nos termos do n.º 4 do artigo 31.º, caso:

- a) Não apresente um plano de reforço da capacidade; ou
- b) Não obtenha progressos nas medidas identificadas no plano de reforço da capacidade.

4 — Não obstante o disposto no número anterior, o gestor de infraestrutura pode, mediante aprovação da AMT, continuar a aplicar as taxas, se:

- a) O plano de reforço da capacidade não puder ser realizado por circunstâncias que lhe não são imputáveis; ou
- b) As opções disponíveis não forem económica ou financeiramente viáveis.

Artigo 52.º

Utilização dos canais horários

1 — Ao determinar prioridades para o processo de repartição, o gestor de infraestrutura inclui, nos diretórios de rede, as condições em que tem em conta os níveis anteriores de utilização dos canais horários.

2 — No que se refere às infraestruturas congestionadas, o gestor de infraestrutura deve exigir a retrocessão dos canais horários que, durante, pelo menos, 30 dias seguidos, tenham sido menos utilizados do que a quota limiar prevista nos diretórios de rede, exceto se tal tiver sido provocado por razões não económicas que escapem ao controlo dos candidatos.

Artigo 53.º

Capacidade de infraestrutura para operações de manutenção

1 — Os pedidos de capacidade de infraestrutura para a realização de operações de manutenção são apresentados durante o processo de planificação.

2 — O gestor de infraestrutura deve conter as incidências da reserva de capacidade de infraestrutura para operações de manutenção planificadas da via férrea nas atividades dos candidatos.

3 — O gestor de infraestrutura deve, logo que possível, informar as partes interessadas da indisponibilidade da capacidade de infraestrutura devido a operações de manutenção não planificadas.

Artigo 54.º

Medidas especiais em caso de perturbações

1 — Em caso de perturbações da circulação ferroviária resultantes de falhas técnicas ou de acidentes, o gestor de

infraestrutura deve adotar todas as medidas necessárias para assegurar o restabelecimento da situação normal, devendo, para esse efeito, elaborar um plano de emergência que inclua uma lista dos diversos organismos a informar em caso de incidentes graves ou de perturbações graves da circulação ferroviária.

2 — Em caso de emergência e de absoluta necessidade motivada por falhas que tornem a infraestrutura temporariamente inutilizável, os canais horários atribuídos podem ser retirados sem pré-aviso durante o tempo necessário para a reparação do sistema.

3 — O gestor de infraestrutura, caso o considere necessário, pode exigir que as empresas ferroviárias coloquem à sua disposição os recursos que se lhe afigurem mais adequados para restabelecer a situação normal o mais rapidamente possível.

4 — O IMT, I. P., pode exigir que as empresas ferroviárias tomem parte na execução e na fiscalização das normas e regras de segurança.

SECÇÃO IV

Entidade reguladora

Artigo 55.º

Entidade reguladora nacional

A entidade reguladora nacional para o setor ferroviário é a AMT, que é autónoma, juridicamente distinta e independente, no plano organizativo, funcional, hierárquico e decisório, de qualquer outra entidade, pública ou privada, sendo ainda independente, na sua organização, nas decisões de financiamento, na sua estrutura jurídica e nas suas tomadas de decisão, de qualquer gestor de infraestrutura, organismo de tarifação, organismo de repartição ou candidato, bem como também independente de qualquer autoridade competente envolvida na adjudicação de contratos de serviço público.

Artigo 56.º

Funções da entidade reguladora

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 6 do artigo 46.º, os candidatos podem recorrer para a AMT caso considerem ter sido tratados de forma injusta ou discriminatória ou de algum outro modo lesados, nomeadamente de decisões tomadas pelo gestor de infraestrutura ou, se for esse o caso, pela empresa ferroviária ou pelo operador da instalação de serviço no que se refere:

- a) Ao diretório de rede nas suas versões provisória e final;
- b) Aos critérios estabelecidos nos diretórios de rede;
- c) Ao processo de repartição das capacidades e aos seus resultados;
- d) Ao regime de tarifação;
- e) Ao nível ou à estrutura das taxas de utilização da infraestrutura que têm que pagar ou que possam ter que vir a pagar;
- f) As disposições em matéria de acesso, nos termos dos artigos 10.º a 13.º;
- g) Ao acesso aos serviços e à sua tarifação, nos termos do artigo 13.º

2 — Sem prejuízo das atribuições da Autoridade da Concorrência, a AMT é competente para acompanhar a situação da concorrência nos mercados de serviços fer-

roviários e para controlar, officiosamente e em especial, o disposto no número anterior, a fim de evitar a discriminação de candidatos.

3 — Compete à AMT verificar, em especial, se os diretórios de rede contêm cláusulas discriminatórias ou concedem ao gestor de infraestrutura poderes discricionários que possam ser usados para discriminar candidatos.

4 — A AMT deve cooperar com o IMT, I. P., relativamente às matérias de segurança ferroviária e de acesso à atividade de transporte ferroviário.

5 — A AMT e o IMT, I. P., devem assegurar, em conjunto, um quadro de partilha de informações e de cooperação destinado a evitar efeitos adversos na concorrência ou na segurança do mercado ferroviário, devendo esse quadro incluir um mecanismo que permita que:

a) A AMT apresente recomendações ao IMT, I. P., em matérias relacionadas com segurança e o acesso à atividade que possam afetar a concorrência no mercado ferroviário;

b) O IMT, I. P., apresente recomendações à AMT sobre questões que afetem a segurança.

6 — Sem prejuízo da independência da AMT e do IMT, I. P., no âmbito das respetivas atribuições e competências, cada entidade, antes de adotar as suas decisões, deve examinar as recomendações referidas no número anterior, devendo fundamentar em caso de discordância.

7 — A AMT deve garantir que as taxas fixadas pelo gestor de infraestrutura cumprem o disposto na secção II do presente capítulo e não são discriminatórias, sendo a negociação do nível das taxas de utilização da infraestrutura entre os candidatos e o gestor de infraestrutura só permitida se for efetuada sob a supervisão da própria AMT, devendo esta intervir caso as negociações possam não respeitar o disposto no presente capítulo.

8 — A AMT deve consultar periodicamente e, em qualquer caso, pelo menos de dois em dois anos, os representantes dos utilizadores dos serviços ferroviários de mercadorias e de passageiros, a fim de ter em conta as suas opiniões sobre o mercado ferroviário.

9 — A AMT é competente para requerer as informações que considere relevantes ao gestor de infraestrutura, aos candidatos ou a terceiros interessados, devendo essas informações ser prestadas num prazo que não pode exceder 30 dias úteis, a não ser que, em circunstâncias excecionais, a AMT acorde e autorize uma prorrogação temporária, que não pode exceder os 15 dias úteis.

10 — As informações a prestar à AMT devem incluir todos os dados por ela requeridos no âmbito das suas funções de órgão de recurso e de acompanhamento da concorrência nos mercados de serviços ferroviários nos termos do n.º 2, devendo, ainda, incluir os dados necessários para efeitos estatísticos e de observação do mercado.

11 — Após a apresentação de uma queixa, a AMT deve analisá-la, e se necessário, pode solicitar as informações que considere pertinentes, iniciando consultas com todas as partes relevantes, no prazo de 30 dias, a contar da data da receção da queixa.

12 — A AMT deve analisar todas as queixas apresentadas e adotar medidas para resolver a situação, informando os interessados da sua decisão, a qual deve ser fundamentada, num prazo que não pode exceder 45 dias úteis, a contar da data de receção de todas as informações pertinentes.

13 — Sem prejuízo das atribuições da Autoridade da Concorrência, a AMT deve, se necessário, adotar medidas adequadas que promovam a aplicação do princípio da não discriminação entre os candidatos, o respeito pela concorrência não falseada dos mercados e outras situações indesejáveis para o setor ferroviário, nomeadamente no que respeita ao disposto no n.º 1.

14 — As decisões da AMT são vinculativas para todas as partes a que digam respeito, não sendo admissível a sua impugnação administrativa.

15 — Os atos praticados pelas partes em violação das decisões proferidas nos termos do número anterior são nulos.

16 — Em caso de recurso de uma decisão do gestor de infraestrutura de recusa de concessão de capacidade de infraestrutura ou relativa às condições de uma oferta de capacidade, a AMT deve confirmar tal decisão, ou determinar a sua alteração de acordo com as diretrizes por si traçadas.

17 — Das decisões da AMT cabe, nos termos da lei, recurso jurisdicional, o qual só tem efeito suspensivo se a decisão for suscetível de causar prejuízos irreparáveis ou manifestamente excessivos para o requerente.

18 — As decisões da AMT devem ser publicitadas no seu sítio na Internet.

19 — A AMT é competente para efetuar ou mandar efetuar auditorias ao gestor de infraestrutura, aos operadores de instalações de serviço e, se for caso disso, às empresas ferroviárias, a fim de verificar o cumprimento das disposições relativas à separação das contas prevista no artigo 6.º

20 — Para efeitos do disposto no número anterior, a AMT pode solicitar todas as informações pertinentes referidas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 6.º e no artigo 13.º, e apresentem, na totalidade ou em parte, as informações contabilísticas previstas no anexo VIII ao presente decreto-lei, com o grau de detalhe suficiente considerado necessário e proporcionado.

21 — Sem prejuízo da competência de outras entidades responsáveis pelas questões relativas aos auxílios estatais, a AMT pode também utilizar as contas relacionadas com estas questões para tirar as conclusões que considere pertinentes, que comunica àquelas entidades.

Artigo 57.º

Cooperação entre as entidades reguladoras

1 — A AMT deve trocar informações sobre os processos e sobre os princípios e práticas subjacentes à sua tomada de decisões com outras entidades reguladoras, nomeadamente sobre os principais aspetos dos seus procedimentos e sobre os problemas de interpretação da legislação ferroviária transposta por todos os Estados-Membros.

2 — A AMT deve cooperar na coordenação dos seus processos decisórios em toda a União Europeia, devendo, para o efeito, participar e trabalhar em conjunto numa rede que se reúna periodicamente.

3 — A AMT deve colaborar estreitamente com outras entidades reguladoras, nomeadamente através de protocolos de cooperação, para efeitos de assistência mútua nas suas funções de acompanhamento do mercado, de tratamento de queixas e de realização de inquéritos.

4 — No caso de queixas ou de inquéritos iniciados oficiosamente sobre questões de acesso ou de tarifação respeitantes a canais horários internacionais, bem como no quadro do acompanhamento da concorrência no mercado

dos serviços internacionais de transporte ferroviário, a AMT deve consultar as demais entidades reguladoras dos Estados-Membros a que o canal horário internacional em causa diga respeito.

5 — A AMT pode, nos termos e para efeitos do disposto no número anterior, solicitar informações às demais entidades reguladoras, sendo que essas informações só podem ser utilizadas para o tratamento das queixas ou para a realização dos inquéritos.

6 — A AMT deve, nos termos e para efeitos do disposto no n.º 4, fornecer todas as informações solicitadas por outras entidades reguladoras da União Europeia.

7 — A AMT, após a realização de inquéritos ou receção de queixas cuja matéria vise outros Estados-Membros, deve enviar as informações recolhidas à entidade reguladora responsável, para que esta possa adotar medidas relativamente às partes em causa.

8 — A AMT deve assegurar que os representantes associados dos gestores de infraestrutura referidos no artigo 40.º prestem todas as informações necessárias para o tratamento das queixas ou para a realização dos inquéritos referidos no n.º 3, as quais são solicitadas pela entidade reguladora do Estado-Membro em que o representante associado se encontra estabelecido, sendo que essa entidade reguladora pode enviar as informações relativas ao canal horário internacional em causa às demais entidades reguladoras.

9 — A AMT deve definir os princípios e as práticas subjacentes à tomada das decisões para as quais seja competente ao abrigo do presente decreto-lei.

CAPÍTULO V

Fiscalização e regime sancionatório

Artigo 58.º

Poderes de fiscalização

1 — Os poderes de fiscalização do cumprimento do disposto no presente decreto-lei competem ao IMT, I. P., e à AMT, nos termos do Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio, e do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 18/2015, de 2 de fevereiro, respetivamente.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, o IMT, I. P., e a AMT dispõem de:

- a) Direito de acesso a instalações;
- b) Direito de acesso a documentos;
- c) Direito de livre interpelação e audição de pessoal.

Artigo 59.º

Publicidade

1 — A AMT publica anualmente um relatório sobre a execução do presente decreto-lei, do qual constam, nomeadamente:

- a) O impacto do mesmo no desenvolvimento do setor;
- b) O número de licenças emitidas;
- c) As ações de fiscalização efetuadas;
- d) Os regulamentos de execução aprovados ou alterados;
- e) As recomendações ou instruções emitidas;
- f) As decisões tomadas nos termos do artigo 56.º;
- g) O número de processos contraordenacionais.

2 — O disposto no número anterior não prejudica o dever de sigilo da AMT quanto a matérias relacionadas com o segredo comercial ou industrial cuja divulgação deva ser considerada proibida.

3 — Para efeitos do disposto no número anterior, o sigilo comercial abrange todas as informações relativas à empresa requerente que não estejam sujeitas a qualquer forma de registo ou publicidade obrigatória, que não sejam ou não tenham caído no conhecimento público ou que não tenham sido publicitadas em virtude da prática de um ato judicial.

Artigo 60.º

Contraordenações

1 — Constituem contraordenações puníveis com coima de € 10 000,00 a € 44 800,00:

a) A não inclusão pelas empresas ferroviárias de planos de investimento e financiamento nos seus programas de atividade, conforme previsto no n.º 3 do artigo 5.º;

b) O desrespeito, por parte do gestor de infraestrutura, do disposto no n.º 3 do artigo 8.º;

c) O incumprimento, por parte do gestor de infraestrutura, da obrigação referida no n.º 1 do artigo 13.º;

d) A prestação de serviços de transporte ferroviário sem licença adequada, nos termos do n.º 3 do artigo 17.º;

e) O incumprimento da obrigação de subscrição do seguro de responsabilidade civil, prevista no artigo 22.º;

f) A falta de comunicação, por parte das empresas de transporte ferroviário, de alterações que possam afetar o cumprimento dos requisitos de uma licença, nos termos previstos no n.º 5 do artigo 23.º;

g) O incumprimento de instruções vinculativas emitidas pelo IMT, I. P., nos termos do n.º 1 do artigo 25.º;

h) A falta, por parte do gestor de infraestrutura, da elaboração e publicação do diretório de rede, em violação do disposto nos n.ºs 1 e 6 do artigo 27.º;

i) O incumprimento, por parte do gestor de infraestrutura, da obrigação de respeito pelo segredo comercial ou industrial das informações que lhe foram prestadas nos termos do n.º 7 do artigo 29.º e do n.º 3 do artigo 39.º;

j) O incumprimento, por parte do gestor de infraestrutura, do disposto no n.º 7 do artigo 30.º;

k) O incumprimento, por parte do gestor de infraestrutura e dos operadores das instalações de serviço, dos princípios respeitantes ao regime de tarifação, conforme o disposto no artigo 31.º;

l) O incumprimento, por parte do gestor de infraestrutura, do disposto no n.º 3 do artigo 32.º;

m) O incumprimento das obrigações decorrentes do regime de melhoria de desempenho, nos termos do artigo 35.º;

n) O tratamento discriminatório ou não equitativo, por parte do gestor de infraestrutura, no cumprimento das obrigações que lhes caibam nos termos do n.º 1 do artigo 39.º;

o) O desrespeito, por parte do gestor de infraestrutura, no processo de repartição de capacidade, das obrigações constantes dos contratos de concessão de exploração de serviços de transporte ferroviários, ou outros contratos de serviço público celebrados pelo Estado, nos termos do n.º 2 do artigo 39.º;

p) O incumprimento do disposto no n.º 11 do artigo 40.º;

q) A falta de decisão sobre os pedidos relativos ao horário de serviço nos prazos previstos no n.º 2 do artigo 44.º;

r) O incumprimento do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 48.º;

s) A violação, por parte do gestor de infraestrutura, do disposto no n.º 1 do artigo 51.º;

t) A falta de prestação de informações à AMT, pelo gestor de infraestrutura, pelos candidatos ou os terceiros interessados, exigidas no presente decreto-lei, nomeadamente nos termos dos n.ºs 9, 10 e 20 do artigo 56.º;

u) O incumprimento das decisões da AMT emitidas nos termos do n.º 14 do artigo 56.º;

v) O incumprimento, por parte de entidades sujeitas aos poderes de fiscalização do IMT, I. P., e da AMT, da obrigação de apresentação de toda a documentação exigível, sempre que solicitada, ou a oposição, direta ou indireta, ao exercício daquela fiscalização, conforme previsto no artigo 58.º

2 — Constitui contraordenação, punível com coima de € 1 000 a € 5 000, o incumprimento, por parte das entidades sujeitas aos deveres de informação, e não referido no número anterior, das obrigações correspondentes que lhes caibam por força do disposto no presente decreto-lei.

3 — A negligência é punível.

Artigo 61.º

Instrução dos processos e aplicação das coimas

1 — A instrução dos processos pela prática de contraordenações previstas no presente decreto-lei compete ao IMT, I. P., ou à AMT, conforme as atribuições e competências próprias de cada uma das entidades, cometidas pelo presente diploma.

2 — A aplicação das coimas previstas no presente decreto-lei compete ao conselho diretivo do IMT, I. P., e ao conselho de administração da AMT, consoante o caso.

Artigo 62.º

Produto das coimas

O produto das coimas é distribuído da seguinte forma:

- a) 40 % para a entidade competente para a aplicação da coima, constituindo receita própria;
- b) 60 % para o Estado.

CAPÍTULO VI

Disposições complementares e finais

Artigo 63.º

Norma complementar

1 — Podem ser determinados períodos e prazos para o calendário de repartição das capacidades diferentes dos referidos no n.º 2 do artigo 43.º, na alínea b) do n.º 2 do anexo VI e nos n.ºs 3 a 5 do anexo VII, se o estabelecimento de canais horários internacionais em cooperação com os gestores das infraestruturas de países terceiros em redes cuja bitola seja diferente da bitola da rede ferroviária principal da União Europeia tiver um impacto significativo no calendário para o processo de repartição de capacidade em geral.

2 — AAMT pode decidir publicar o quadro de tarifação e as regras de tarifação aplicáveis especificamente aos serviços internacionais de transporte de mercadorias de

e para países terceiros operados em redes cuja bitola seja diferente da bitola da rede ferroviária principal da União Europeia com instrumentos e prazos diferentes dos previstos ao abrigo do n.º 1 do artigo 29.º, caso tal seja necessário para assegurar uma concorrência leal.

Artigo 64.º

Regras de contratação pública

As disposições do presente decreto-lei não prejudicam o disposto no Código dos Contratos Públicos.

Artigo 65.º

Norma revogatória

São revogados:

a) As alíneas a) a g) do n.º 1 do artigo 1.º, o artigo 2.º, as alíneas e) a i), k) a m), p) a r), v), w), y) e z) do artigo 3.º, os artigos 5.º a 63.º, 67.º a 73.º e 76.º e as alíneas b), d) a p), s) e t) do artigo 77.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro;

b) A Portaria n.º 168/2004, de 18 de fevereiro.

c) O Regulamento n.º 42/2005, de 28 de abril, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 107, de 3 de junho.

Artigo 66.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 24 de setembro de 2015. — *Pedro Passos Coelho* — *Maria Luís Casanova Morgado Dias de Albuquerque* — *Rui Manuel Parente Chancerelle de Machete* — *António de Magalhães Pires de Lima* — *Artur Álvaro Laureano Homem da Trindade*.

Promulgado em 1 de outubro de 2015.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 5 de outubro de 2015.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

ANEXO I

(a que se refere o artigo 3.º)

Lista de elementos da infraestrutura ferroviária

A infraestrutura ferroviária é composta pelos seguintes elementos, desde que façam parte das vias principais e de serviço, com exceção das situadas no interior das oficinas de reparação do material e dos depósitos ou resguardos das unidades de tração, assim como dos ramais particulares:

a) Terrenos;

b) Estrutura e plataforma da via, nomeadamente aterros, trincheiras, drenos, valas, valetas de alvenaria, aquedutos, muros de revestimento, plantações para proteção dos taludes, etc.;

c) Cais de passageiros e de mercadorias, nomeadamente nas estações de passageiros e nos terminais de mercadorias, bermas e pistas, muros de vedação, sebes vivas, paliçadas,

faixas protetoras contra o fogo, dispositivos para aquecimento das agulhas, anteparos contra neve;

d) Obras de arte, pontes e outras passagens superiores, túneis, valas cobertas e outras passagens inferiores, muros de suporte e obras de proteção contra avalanches, queda de pedras, etc.;

e) Passagens de nível, incluindo as instalações destinadas a garantir a segurança da circulação rodoviária;

f) Superestrutura, nomeadamente carris, carris de gola e contracarris, travessas e longarinas, pequenas peças de ligação, balastro, incluindo gravilha e areia, aparelhos de via, placas giratórias e carros transbordadores, exceto os exclusivamente reservados às unidades de tração;

g) Pátios das estações de passageiros e mercadorias, incluindo acessos por estrada e acessos para passageiros que cheguem ou partam a pé;

h) Instalações de segurança, sinalização e telecomunicações das vias propriamente ditas, das estações e das triagens, incluindo instalações de produção, transformação e distribuição da corrente elétrica para sinalização e telecomunicações, edifícios afetos às referidas instalações e freios de via;

i) Instalações de iluminação destinadas a assegurar a circulação dos veículos e a respetiva segurança;

j) Instalações de transformação e de transporte da corrente elétrica para a tração dos comboios, subestações, linhas de alimentação entre as subestações e os fios de contacto, catenárias e suportes, carril de transmissão (terceiro carril) e seus suportes;

k) Edifícios afetos ao serviço das infraestruturas, incluindo a parte relativa às instalações de cobrança dos bilhetes de transporte.

ANEXO II

(a que se referem os artigos 3.º, 10.º, 13.º e 31.º)

Serviços a prestar às empresas ferroviárias

1 — O pacote mínimo de acesso inclui:

a) O tratamento dos pedidos de capacidade de infraestrutura ferroviária;

b) O direito de utilização da capacidade concedida;

c) A utilização da infraestrutura ferroviária, nomeadamente de agulhas e entroncamentos;

d) O comando da composição, incluindo a sinalização, a regulação, a expedição e a comunicação e transmissão de informações sobre o movimento da composição;

e) A utilização de meios de alimentação elétrica para tração, quando disponíveis;

f) Quaisquer outras informações necessárias à execução ou operação do serviço para o qual a capacidade foi concebida.

2 — Deve ser facultado o acesso, nomeadamente as vias de acesso, às seguintes instalações de serviço, se existirem, e aos serviços prestados nessas instalações:

a) Estações de passageiros, seus edifícios e outras instalações, incluindo a visualização de informações de viagem e local adequado para serviços de bilhética;

b) Terminais de mercadorias;

c) Estações de triagem e instalações de formação das composições, incluindo instalações de manobra;

d) Feixes de resguardo;

e) Instalações de manutenção, com exceção de instalações de manutenção destinadas a comboios de alta velocidade ou a outros tipos de material circulante que requeira instalações específicas;

f) Outras instalações técnicas, incluindo instalações de limpeza e de lavagem;

g) Instalações portuárias marítimas e fluviais ligadas a atividades ferroviárias;

h) Meios de socorro;

i) Instalações de reabastecimento de combustíveis e aprovisionamento de combustível nessas instalações, cujas taxas devem ser indicadas na fatura separadamente.

3 — Os serviços adicionais devem incluir:

a) O fornecimento de energia elétrica para tração, cujas taxas devem ser indicadas na fatura, separadamente das taxas de utilização dos meios de alimentação elétrica, sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei n.º 29/2006, de 15 de fevereiro;

b) O pré-aquecimento dos comboios de passageiros;

c) Contratos personalizados para controlo do transporte de mercadorias perigosas e para assistência na operação de comboios especiais.

4 — Os serviços auxiliares podem incluir:

a) O acesso à rede de telecomunicações;

b) O fornecimento de informações suplementares;

c) A inspeção técnica do material circulante;

d) Serviços de bilhética nas estações de passageiros;

e) Serviços pesados de manutenção prestados em instalações de manutenção destinadas a comboios de alta velocidade ou a outros tipos de material circulante que requeira instalações específicas.

ANEXO III

(a que se refere o artigo 20.º)

Capacidade financeira

Para preenchimento do requisito de capacidade financeira, as empresas devem instruir o pedido de emissão de licença com os seguintes documentos:

a) Recursos financeiros disponíveis, nomeadamente extratos bancários, adiantamentos concedidos sobre contas correntes e empréstimos;

b) Relatórios e contas dos últimos 12 meses de exercício, incluindo a demonstração dos fluxos de caixa, aprovados nos termos da legislação aplicável;

c) Se a empresa não pode apresentar relatórios e contas aprovados relativamente aos últimos 12 meses, por ter iniciado a atividade há menos tempo ou não a ter ainda iniciado, deve apresentar os relatórios e contas que tenham sido aprovados ou acompanhar o pedido com informações tão completas quanto possível, por apresentação, nomeadamente, de contas previsionais;

d) Fundos e elementos do ativo mobilizáveis a título de garantia;

e) Fundos financeiros gerados pela atividade, nomeadamente as reservas, os resultados transitados e o resultado líquido de exercício;

f) Investimentos relevantes, nomeadamente com a aquisição de veículos, terrenos, edifícios, instalações e material

circulante, incluindo os adiantamentos por conta, qualquer que seja a sua natureza;

g) Encargos sobre o património da empresa;

h) Documento comprovativo de que se encontra em situação regularizada perante a administração fiscal;

i) Documento comprovativo de que se encontra regularizada quanto às contribuições para a segurança social.

ANEXO IV

(a que se referem os artigos 27.º, 40.º e 41.º)

Conteúdo dos diretórios de rede

Os diretórios de rede previstos no artigo 27.º incluem as seguintes informações:

a) Um capítulo em que são enunciadas as características da infraestrutura à disposição das empresas ferroviárias, bem como as condições de acesso à mesma. A informação fornecida deve ser conciliada anualmente com, ou remeter para, a contida no registo da infraestrutura, nos termos do artigo 33.º do Decreto-Lei n.º 27/2011, de 17 de fevereiro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 182/2012, de 6 de agosto, 41/2014, de 18 de março, e 179/2014, de 18 de dezembro;

b) Um capítulo sobre os princípios de tarifação e o tarifário, que deve incluir todos os elementos relevantes do regime de tarifação, assim como informação, suficientemente pormenorizada sobre as taxas aplicáveis e o acesso aos serviços previstos no anexo II assegurados por um único prestador. Este capítulo deve apresentar pormenorizadamente a metodologia, as regras e, sendo o caso, as escalas utilizadas para aplicação dos artigos 31.º a 36.º, no que respeita aos custos e às taxas, e deve conter informações sobre as alterações ao montante das taxas já decididas ou previstas para os próximos cinco anos, se estiverem disponíveis;

c) Um capítulo sobre os princípios e os critérios de repartição da capacidade, que especifica as características gerais da capacidade de infraestrutura à disposição das empresas ferroviárias e as eventuais restrições à sua utilização, incluindo os condicionalismos previsíveis decorrentes da manutenção da rede. Deve especificar igualmente os procedimentos e prazos do processo de repartição. Fixa ainda os critérios específicos aplicáveis nesse processo, nomeadamente:

i) As modalidades de apresentação de pedidos de capacidade ao gestor de infraestrutura pelos candidatos;

ii) Os requisitos a que os candidatos devem obedecer;

iii) Os prazos dos processos de candidatura e de repartição e os procedimentos a seguir para solicitar informações sobre a planificação, bem como os procedimentos para a planificação dos trabalhos de manutenção previstos e imprevistos;

iv) Os princípios que regem o processo de coordenação e o sistema de resolução de litígios disponível no quadro deste processo;

v) Os procedimentos a seguir e os critérios a utilizar quando a infraestrutura estiver congestionada;

vi) Informações sobre restrições à utilização da infraestrutura;

vii) As condições pelas quais são tidos em conta os anteriores níveis de utilização da capacidade para determinar prioridades no processo de repartição.

Este capítulo deve especificar as medidas adotadas para garantir o tratamento adequado dos serviços de mercadorias, dos serviços internacionais e dos pedidos *ad hoc* e deve conter um formulário-modelo para os pedidos de capacidade. O gestor de infraestrutura deve também publicar informações pormenorizadas sobre o processo de atribuição de canais horários internacionais.

d) Um capítulo com informações relativas aos pedidos para obtenção das licenças previstas no artigo 25.º e dos certificados de segurança emitidos nos termos do artigo 66.º-D do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, ou em que seja indicado um sítio na Internet em que essas informações são disponibilizadas gratuitamente em formato eletrónico;

e) Um capítulo com informações relativas aos procedimentos de resolução de litígios e vias de recurso em matérias relacionadas com o acesso à infraestrutura e aos serviços ferroviários e com o regime de melhoria do desempenho previsto no artigo 35.º;

f) Um capítulo com informações relativas ao acesso às instalações de serviço referidas no anexo II e à respetiva tarifação. Os operadores das instalações de serviço que não se encontrem sob a tutela do gestor de infraestrutura devem fornecer informações sobre as tarifas de acesso à instalação e de prestação de serviços e sobre as condições técnicas de acesso, para inclusão nos diretórios de rede ou indicar um sítio na Internet em que essas informações são disponibilizadas gratuitamente em formato eletrónico;

g) O modelo de acordo-quadro a celebrar pelo gestor de infraestrutura e o candidato, nos termos do artigo 42.º

ANEXO V

(a que se refere o artigo 30.º)

Princípios e parâmetros básicos dos contratos entre as autoridades competentes e os gestores de infraestrutura

O contrato deve especificar o disposto no artigo 30.º e incluir, pelo menos, os seguintes elementos:

a) O âmbito relativo à infraestrutura e às instalações de serviço, o qual deve ser estruturado de acordo com o anexo II e abranger todos os aspetos da gestão da infraestrutura, nomeadamente a conservação e a renovação da infraestrutura já em serviço. Se for o caso, pode ser coberta a construção de novas infraestruturas;

b) A estrutura dos pagamentos ou dos fundos atribuídos aos serviços de infraestrutura previstos no anexo II, à conservação e renovação e à redução do eventual défice de conservação e renovação. Se for o caso, pode abranger a estrutura dos pagamentos ou dos fundos atribuídos a novas infraestruturas;

c) Objetivos de desempenho direcionados para os utilizadores, na forma de indicadores e critérios de qualidade abrangendo elementos como:

- i) Prestações dos comboios, nomeadamente em termos de velocidade e fiabilidade da linha, e satisfação dos clientes;
- ii) Capacidade da rede;
- iii) Gestão de ativos;
- iv) Volumes de atividade;
- v) Níveis de segurança;
- vi) Proteção do ambiente.

d) O volume do eventual défice de conservação, bem como os ativos que saiam progressivamente de serviço e origem fluxos financeiros distintos;

e) Os incentivos referidos no n.º 1 do artigo 30.º, com exceção dos incentivos aplicados através de medidas regulamentares, nos termos do n.º 3 do artigo 30.º;

f) As obrigações mínimas, em conteúdo e frequência, do gestor de infraestrutura em matéria de comunicação de informações, incluindo as informações a publicar anualmente;

g) A duração acordada do contrato, a qual deve ajustar-se à duração do programa de atividade, da concessão ou da licença do gestor de infraestrutura, se adequado, e o quadro e regras de tarifação definidos pelo Estado;

h) As regras a seguir em caso de perturbação importante do funcionamento da rede e em situações de emergência, incluindo planos de contingência e a cessação antecipada do contrato, e a prestação atempada de informações aos utilizadores;

i) As medidas corretivas a adotar em caso de inobservância das obrigações contratuais por qualquer das partes, ou em circunstâncias excecionais que afetem a disponibilidade do financiamento público, incluindo as condições e os procedimentos de renegociação e a cessação antecipada do contrato.

ANEXO VI

(a que se referem os artigos 32.º, 35.º e 63.º)

Requisitos relativos aos custos e taxas associados à infraestrutura ferroviária

1 — Os pares a ter em conta pelos gestores de infraestrutura, quando definirem a lista dos segmentos de mercado para introduzirem sobretaxas no regime de tarifação nos termos do n.º 1 do artigo 32.º, incluem, pelo menos, os:

- a) Serviços de passageiros/serviços de mercadorias;
- b) Comboios de transporte de mercadorias perigosas/outros comboios de mercadorias;
- c) Serviços nacionais/serviços internacionais;
- d) Transporte combinado/comboios diretos;
- e) Serviços urbanos ou regionais de transporte de passageiros/serviços interurbanos de transporte de passageiros;
- f) Comboios completos/comboios de vagões isolados;
- g) Serviços ferroviários regulares/serviços ferroviários ocasionais.

2 — O regime de melhoria de desempenho previsto no artigo 35.º deve ter por base os seguintes princípios essenciais:

a) A fim de garantir o nível de desempenho acordado e de não comprometer a viabilidade económica dos serviços, o gestor de infraestrutura define, em concertação com os candidatos, os parâmetros essenciais do regime de melhoria do desempenho, em especial a valoração dos atrasos, os limiares de compensação a título do regime relativos à circulação de cada comboio e de todos os comboios da empresa num período dado;

b) O gestor de infraestrutura comunica à empresa ferroviária, pelo menos cinco dias antes da circulação da composição, o horário de serviço com base no qual são admitidos os atrasos. O gestor de infraestrutura pode aplicar um prazo de pré-aviso mais reduzido em caso de força maior ou de alteração tardia do horário de serviço;

c) Os atrasos são classificados nas classes e subclasses seguintes:

1 — Gestão da exploração/planificação da responsabilidade do gestor de infraestrutura:

- 1.1 — Organização do horário técnico;
- 1.2 — Formação dos comboios;
- 1.3 — Erros nos procedimentos operacionais;
- 1.4 — Aplicação incorreta das regras de prioridade;
- 1.5 — Pessoal;
- 1.6 — Outras causas.

2 — Instalações da infraestrutura da responsabilidade do gestor de infraestrutura:

- 2.1 — Instalações de sinalização;
- 2.2 — Instalações de sinalização em passagens de nível;
- 2.3 — Instalações de telecomunicações;
- 2.4 — Instalações de alimentação elétrica;
- 2.5 — Via;
- 2.6 — Estruturas;
- 2.7 — Pessoal;
- 2.8 — Outras causas.

3 — Causas imputáveis ao gestor de infraestrutura, relacionadas com o serviço de via e obras:

- 3.1 — Obras planeadas;
- 3.2 — Irregularidades na execução de obras;
- 3.3 — Limitação de velocidade por defeito da via;
- 3.4 — Outras causas.

4 — Causas imputáveis a outros gestores de infraestrutura:

4.1 — Causas imputáveis ao gestor de infraestrutura a montante;

4.2 — Causas imputáveis ao gestor de infraestrutura a jusante.

5 — Causas de natureza comercial imputáveis à empresa ferroviária:

- 5.1 — Tempo de paragem excedido;
- 5.2 — Pedido da empresa ferroviária;
- 5.3 — Operações de carregamento;
- 5.4 — Irregularidades do carregamento;
- 5.5 — Preparação comercial do comboio;
- 5.6 — Pessoal.
- 5.7 — Outras causas

6 — Material circulante da responsabilidade da empresa ferroviária:

- 6.1 — Escala de serviço;
- 6.2 — Formação do comboio pela empresa ferroviária;
- 6.3 — Problemas com as carruagens (transporte de passageiros);
- 6.4 — Problemas com os vagões (transporte de mercadorias);
- 6.5 — Problemas com os veículos de automotoras, locomotivas ou automotoras;
- 6.6 — Pessoal;
- 6.7 — Outras causas.

7 — Causas imputáveis a outras empresas ferroviárias:

- 7.1 — Causas imputáveis à empresa ferroviária seguinte;
- 7.2 — Causas imputáveis à empresa ferroviária precedente.

8 — Causas externas não imputáveis ao gestor de infraestrutura nem à empresa ferroviária:

- 8.1 — Greve;
- 8.2 — Trâmites administrativos;
- 8.3 — Influências externas;
- 8.4 — Condições meteorológicas e causas naturais;
- 8.5 — Atrasos devidos a causas externas na rede a jusante;
- 8.6 — Outras causas.

9 — Causas secundárias não imputáveis ao gestor de infraestrutura nem à empresa ferroviária:

- 9.1 — Riscos, acidentes e incidentes perigosos;
- 9.2 — Via ocupada por atraso do comboio;
- 9.3 — Via ocupada por atraso de outro comboio;
- 9.4 — Rotação;
- 9.5 — Correspondência;
- 9.6 — A determinar após inquérito.

d) Sempre que possível, os atrasos são atribuídos a uma única entidade, considerando quer a responsabilidade pela perturbação, quer a capacidade de restabelecer condições de tráfego normais;

e) No cálculo das compensações, tem-se em conta o atraso médio dos serviços de transporte com requisitos de pontualidade similares;

f) O gestor de infraestrutura comunica às empresas, com a maior brevidade, o montante calculado das compensações devidas a título do regime de melhoria do desempenho. O cálculo deve abranger todas as circulações com atraso num período máximo de um mês;

g) Sem prejuízo das vias de recurso disponíveis e do disposto no artigo 56.º, deve haver um mecanismo que permita resolver prontamente os litígios relacionados com o regime de melhoria do desempenho. O mecanismo de resolução de litígios é imparcial em relação às partes envolvidas. Quando o mecanismo for acionado, a decisão deve ser tomada no prazo de 10 dias úteis;

h) O gestor de infraestrutura publica anualmente o nível médio de desempenho conseguido pelas empresas ferroviárias, com base nos parâmetros essenciais de melhoria do desempenho.

ANEXO VII

(a que se referem os artigos 43.º e 44.º)

Calendário do processo de repartição

1 — O horário de serviço é fixado uma vez por ano civil.

2 — A mudança do horário de serviço tem lugar à meia-noite do segundo sábado de dezembro. Qualquer alteração ou ajustamento a efetuar após o inverno, nomeadamente para ter em conta, se for caso disso, as alterações de horários do tráfego regional de passageiros, tem lugar à meia-noite do último sábado de junho de cada ano ou, sempre que necessário, com outra periodicidade entre estas datas. Os gestores de infraestrutura podem decidir datas diferentes. Neste caso, devem informar a Comissão Europeia se o tráfego internacional puder ser afetado.

3 — Os pedidos de capacidade a incluir no horário de serviço devem ser recebidos, o mais tardar, 12 meses antes da sua entrada em vigor.

4 — O mais tardar, 11 meses antes da entrada em vigor do horário de serviço, o gestor de infraestrutura assegura o estabelecimento de canais horários internacionais provisórios em cooperação com os outros gestores de infraestrutura relevantes. O gestor de infraestrutura assegura, na medida do possível, que esses canais horários são respeitados nos processos subsequentes.

5 — O mais tardar, quatro meses após a data-limite para a apresentação de propostas por parte dos candidatos, o gestor de infraestrutura prepara um projeto de horário de serviço.

ANEXO VIII

(a que se refere o artigo 56.º)

Informações contabilísticas a apresentar, mediante pedido, à entidade reguladora

1 — Separação das contas:

a) Demonstrações de resultados e balanços distintos para os serviços de mercadorias, os serviços de passageiros e a gestão da infraestrutura;

b) Indicação, clara e precisa, das fontes e da utilização dos financiamentos públicos e outras formas de compensação, incluindo a descrição dos fluxos de caixa das várias atividades, com pormenor suficiente para se determinar como foram gastas essas verbas;

c) Rubricas de despesa e receita que permitam determinar se houve subvenção de umas atividades por outras, conforme prescreve a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes;

d) Metodologia utilizada para imputar custos às várias atividades;

e) Se a empresa em causa integrar um grupo, as contas regulamentares apresentadas devem respeitar ao grupo e a cada uma das empresas que o integram. Devem também conter os dados completos dos pagamentos interempresas.

2 — Monitorização das taxas de acesso à via:

a) As diferentes categorias de custos e, nomeadamente, informações suficientes sobre os custos marginais e sobre os custos diretos dos vários serviços ou grupos de serviços que permitam monitorizar as taxas de utilização da infraestrutura;

b) Informações suficientes para permitir monitorizar as taxas pagas por cada serviço (ou grupo de serviços); a pedido da entidade reguladora, essas informações devem incluir dados sobre o volume de cada serviço, os preços de cada serviço e as receitas totais relativas a cada serviço, provenientes de clientes internos e externos;

c) Os custos e as receitas referentes a cada serviço (ou grupo de serviços), fixados com base na metodologia de custos pertinente, conforme prescrito pela entidade reguladora, a fim de se poder detetar a existência eventual de práticas de tarifação anticoncorrenciais (subvenções cruzadas, preços predatórios ou tarifas excessivas).

3 — Indicação dos resultados financeiros:

a) Mapa dos resultados financeiros;

b) Mapa sinóptico das despesas;

c) Mapa das despesas de manutenção;

d) Mapa das despesas de exploração;

e) Mapa das receitas;

f) Se adequado, notas descritivas e explicativas.

MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E ENERGIA

Decreto-Lei n.º 218/2015

de 7 de outubro

A poluição química das águas superficiais pode causar toxicidade aguda e crónica nos organismos aquáticos, acumulação no ecossistema e perda de *habitats* e de biodiversidade, para além de constituir uma ameaça para a saúde humana.

As normas de qualidade ambiental (NQA) definidas no âmbito da política da água têm como objetivo o controlo da poluição, estabelecendo níveis máximos de concentração de determinadas substâncias na água, nos sedimentos e no biota, para proteção do ambiente e da saúde humana. As NQA são expressas em valor médio anual (NQA-MA) e em concentração máxima admissível (NQA-CMA), respetivamente associadas à toxicidade crónica e aguda.

A Diretiva n.º 2000/60/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2000, designada Diretiva Quadro da Água, transposta pela Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro, alterada pelos Decretos-Leis n.ºs 245/2009, de 22 de setembro, 60/2012, de 14 de março, e 130/2012, de 22 de junho, e pelo Decreto-Lei n.º 77/2006, de 30 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 103/2010, de 24 de setembro, estabelece um quadro de ação no domínio da política da água e define uma estratégia de combate à poluição da água que envolve a identificação de substâncias prioritárias que constituem um risco significativo para o meio aquático, ou por intermédio deste.

A primeira lista de substâncias prioritárias no domínio da política da água foi definida pela Decisão n.º 2455/2001/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2001, e adotada pelo Decreto-Lei n.º 77/2006, de 30 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 103/2010, de 24 de setembro. Através da Diretiva n.º 2008/105/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 2008, relativa a normas de qualidade ambiental no domínio da política da água, foram posteriormente definidas NQA, nos termos da Diretiva n.º 2000/60/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2000, para as 33 substâncias prioritárias identificadas na Decisão n.º 2455/2001/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2001, e para oito outros poluentes.

Face à evolução do conhecimento técnico e científico, a Diretiva n.º 2013/39/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de agosto de 2013, altera as Diretivas n.º 2000/60/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2000, e n.º 2008/105/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 2008, e revê a lista de substâncias prioritárias, identifica novas substâncias para ação prioritária estabelecendo as correspondentes NQA, procede à atualização das NQA de determinadas substâncias existentes e ainda à definição de NQA no biota para substâncias prioritárias existentes e novas.

As especificações técnicas para a análise e monitorização químicas do estado da água e os critérios de desempenho mí-