



DIÁRIO DA REPÚBLICA

ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA

Preço deste número - Kz: 400,00

<p>Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncio e assinaturas do «Diário da República», deve ser dirigida à Imprensa Nacional - E.P., em Luanda, Rua Henrique de Carvalho, n.º 2, Cidade Alta, Caixa Postal 1306, www.impresnacional.gov.ao - End. teleg.: «Imprensa».</p>	ASSINATURA		<p>O preço de cada linha publicada nos Diários da República 1.ª e 2.ª série é de Kz: 75.00 e para a 3.ª série Kz: 95.00, acrescido do respectivo imposto do selo, dependendo a publicação da 3.ª série de depósito prévio a efectuar na tesouraria da Imprensa Nacional - E. P.</p>	
		Ano		
	As três séries	Kz: 463 125.00		
	A 1.ª série	Kz: 273 700.00		
	A 2.ª série	Kz: 142 870.00		
	A 3.ª série	Kz: 111 160.00		

IMPRESA NACIONAL - E. P.
 Rua Henrique de Carvalho n.º 2
 e-mail: impresnacional@impresnacional.gov.ao
 Caixa Postal N.º 1306

CIRCULAR

Excelentíssimos Senhores,

Temos a honra de convidá-los a visitar a página da *internet* no *site* www.impresnacional.gov.ao, onde poderá *online* ter acesso, entre outras informações, aos sumários dos conteúdos do *Diário da República* nas três Séries.

Havendo necessidade de se evitarem os inconvenientes que resultam para os nossos serviços do facto de as respectivas assinaturas no *Diário da República* não serem feitas com a devida oportunidade;

Para que não haja interrupção no fornecimento do *Diário da República* aos estimados clientes, temos a honra de informá-los que até 15 de Dezembro de 2013 estarão abertas as respectivas assinaturas para o ano 2014, pelo que deverão providenciar a regularização dos seus pagamentos junto dos nossos serviços.

1. Enquanto não for ajustada a nova tabela de preços a cobrar pelas assinaturas para o fornecimento do *Diário da República* para o ano de 2014, passam, a título provisório, a ser cobrados os preços em vigor, acrescidos do Imposto de Consumo de 2% (dois por cento):

As 3 séries	Kz: 470 615,00
1.ª série	Kz: 277 900,00
2.ª série	Kz: 145 500,00
3.ª série	Kz: 115 470,00

2. Tão logo seja publicado o preço definitivo os assinantes terão o prazo de 45 (quarenta e cinco) dias para liquidar a diferença apurada, visando assegurar a continuidade do fornecimento durante o período em referência.

3. As assinaturas serão feitas apenas em regime anual.

4. Aos preços mencionados no n.º 1 acrescer-se-á um valor adicional para portes de correio por via normal das três séries, para todo o ano, no valor de Kz: 95 975,00 que poderá sofrer eventuais alterações em função da flutuação das taxas a praticar pela Empresa Nacional de Correios de Angola - E.P. no ano de 2014.

5. Os clientes que optarem pela recepção dos *Diários da República* através do correio deverão indicar o seu endereço completo, incluindo a Caixa Postal, a fim de se evitarem atrasos na sua entrega, devolução ou extravio.

Observações:

- Estes preços poderão ser alterados se houver uma desvalorização da moeda nacional, numa proporção superior à base que determinou o seu cálculo ou outros factores que afectem consideravelmente a nossa estrutura de custos;*
- As assinaturas que forem feitas depois de 15 de Dezembro de 2013 sofrerão um acréscimo aos preços em vigor de uma taxa correspondente a 15%;*
- Aos organismos do Estado que não regularizem os seus pagamentos das dívidas até 15 de Dezembro do ano em curso não lhes serão concedidas a crédito as assinaturas do Diário da República para o ano de 2014.*

ERRATA

Por ter se verificado lapso Editorial no Decreto Presidencial n.º 203/13, publicado no *Diário da República* n.º 232/13, I Série, de 3 de Dezembro, que aprova o Regulamento sobre as Condições de Prestação dos Serviços de Transporte Ferroviário e de Gestão da Infra-Estrutura Ferroviária, publica-se correctamente o referido Diploma a partir da página 4013.

Despacho Conjunto n.º 2820/13
de 16 de Dezembro

Tendo-se verificado que por lapso o n.º 57 do ponto 1.º do Despacho Conjunto n.º 62/85, de 12 de Agosto, publicado no Diário da República n.º 65, 1.ª série, determinou o confisco do prédio urbano de rés-do-chão, formado por duas moradias geminadas, sito em Luanda, Rua da Maianga, n.os 112/114, Zona 5, Bairro da Maianga, Distrito Urbano da Maianga, inscrito na Matriz Predial da Repartição de Finanças do 2.º Bairro Fiscal, sob o n.º 1.791, em nome de Manuel da Silva Leite, quando na verdade os proprietários são Maria Fernandes da Silva Leite, Manuel da Silva Leite e José Fernandes da Silva Leite;

Em conformidade com os poderes delegados pelo Presidente da República, nos termos do artigo 137.º da Constituição da República de Angola, de acordo com o artigo 2.º do Decreto Presidencial n.º 6/10, de 24 de Fevereiro e do artigo 2.º do Decreto Presidencial n.º 226/11, de 17 de Agosto, conjugado com o n.º 1 do artigo 2.º da Lei n.º 7/95, de 1 de Setembro, os Ministros da Justiça e dos Direitos Humanos e do Urbanismo e Habitação, determinam:

Ponto Único: — É rectificado o n.º 57 do ponto 1.º do Despacho Conjunto n.º 62/85, de 12 de Agosto, publicado no Diário da República n.º 65, 1.ª série, porquanto onde se lê «...Manuel da Silva Leite», deve ler-se «...Maria Fernandes da Silva Leite 1/3, Manuel da Silva Leite 1/3 e José Fernandes da Silva Leite 1/3».

Publique-se.

Luanda, aos 16 de Dezembro de 2013.

O Ministro da Justiça e dos Direitos Humanos, *Rui Jorge Carneiro Mangureira*.

O Ministro do Urbanismo e Habitação, *José António Maria da Conceição e Silva*.

Despacho Conjunto n.º 2821/13
de 16 de Dezembro

Tendo-se verificado que por lapso o n.º 58 do Ponto 1.º do Despacho Conjunto n.º 63/85, de 17 de Agosto, publicado no Diário da República n.º 66, I Série, determinou o confisco do prédio urbano de r/c e 1.º andar, destinado a duas moradias, sito em Luanda, Rua António Feliciano de Castilho, n.º 173, Bairro Nelito Soares, Distrito Urbano do Rangel, inscrito na Matriz Predial da Repartição de Finanças do 2.º Bairro Fiscal, sob o n.º 4.474, em nome de Porique dos Santos Afênio, quando na verdade o proprietário é Tarique dos Santos Aparício;

Em conformidade com os poderes delegados pelo Presidente da República, nos termos do artigo 137.º da Constituição da República de Angola, de acordo com o artigo 2.º do Decreto Presidencial n.º 6/10, de 24 de Fevereiro e do artigo 2.º do Decreto Presidencial n.º 226/11, de 17 de Agosto, conjugado com o n.º 1 do artigo 2.º da Lei n.º 7/95, de 1 de Setembro, os Ministros da Justiça e dos Direitos Humanos e do Urbanismo e Habitação determinam:

Único: — É rectificado o n.º 58 do Ponto 1.º do Despacho Conjunto n.º 63/85, de 17 de Agosto, publicado no Diário da República n.º 66, I Série, porquanto onde se lê «...Porique dos Santos Afênio», deve ler-se «...Tarique dos Santos Aparício».

Publique-se.

Luanda, aos 16 de Dezembro de 2013.

O Ministro da Justiça e dos Direitos Humanos, *Rui Jorge Carneiro Mangureira*.

O Ministro do Urbanismo e Habitação, *José António Maria da Conceição e Silva*.

E R R A T A

Errata de Edição referente ao Decreto Presidencial n.º 203/13, de 3 de Dezembro, publicado no *Diário da República* n.º 232, I Série.

Decreto Presidencial n.º 203/13
de 3 de Dezembro

Considerando que o artigo 24.º da Lei n.º 20/03, de 19 de Agosto, estabelece que a organização e exploração dos transportes na rede ferroviária nacional constitui um serviço público, a assegurar em regime de concessão, delegação ou prestação de serviços, podendo abranger a totalidade ou parte das linhas que integram a rede;

Considerando que o Decreto Presidencial n.º 195/10, de 2 de Setembro, que aprova o Estudo da Reforma e do Modelo Institucional para o Sector Ferroviário estabelece as condições necessárias para todo um novo relacionamento entre o Estado e o sector ferroviário em geral e, em particular, com novas entidades operadoras dos serviços de transporte de natureza pública e privada;

Havendo necessidade de estabelecer as normas e os procedimentos sobre as condições de prestação dos serviços de transporte ferroviário e de gestão da infra-estrutura ferroviária;

O Presidente da República decreta, nos termos da alínea l) do artigo 120.º e do n.º 3 do artigo 125.º, ambos da Constituição da República de Angola, o seguinte:

ARTIGO 1.º
(Aprovação)

É aprovado o Regulamento sobre as Condições de Prestação dos Serviços de Transporte Ferroviário e de Gestão da Infra-Estrutura Ferroviária, anexo ao presente Decreto Presidencial e que dele é parte integrante.

ARTIGO 2.º
(Revogação)

É revogada toda a legislação que contrarie o disposto no presente Decreto Presidencial.

ARTIGO 3.º
(Dúvidas e omissões)

As dúvidas e omissões que resultarem da interpretação e aplicação do presente Diploma são resolvidas pelo Presidente da República.

ARTIGO 4.º
(Entrada em vigor)

O presente Decreto Presidencial entra em vigor na data da sua publicação.

Apreciado em Conselho de Ministros, em Luanda, aos 25 de Setembro de 2013.

Publique-se.

Luanda, aos 6 de Novembro de 2013.

O Presidente da República, JOSÉ EDUARDO DOS SANTOS.

**REGULAMENTO SOBRE AS CONDIÇÕES
DE PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE
TRANSPORTE FERROVIÁRIO E DE GESTÃO
DA INFRA-ESTRUTURA FERROVIÁRIA**

**CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS**

ARTIGO 1.º
(Objecto)

1. O presente Diploma define as Condições de Prestação dos Serviços de Transporte Ferroviário e de Gestão da Infra-Estrutura Ferroviária sobre a qual os mesmos são prestados, dispondo, nomeadamente, sobre:

- a) Serviços liberalizados e concessionados;
- b) Acesso à actividade de transporte ferroviário;
- c) Acesso e trânsito na rede nacional;
- d) Poderes da entidade reguladora;
- e) Atribuições e financiamento do gestor da infra-estrutura;
- f) Repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária;
- g) Tarifação pelo uso da infra-estrutura ferroviária;
- h) Segurança;
- i) Promoção e defesa da concorrência.

2. O disposto no presente Diploma não prejudica a aplicação da legislação nacional de defesa da concorrência às empresas e actividades a ele sujeitas.

ARTIGO 2.º
(Exclusão do âmbito de aplicação)

1. Estão excluídos do âmbito de aplicação do presente Diploma os ramais privados, cuja utilização esteja reservada ao respectivo proprietário para as suas próprias actividades de transporte de mercadorias.

2. Estão igualmente excluídos do âmbito de aplicação do presente Diploma:

- a) As empresas que operam numa rede sem ligação física a qualquer outra, com material circulante próprio, desde que efectuem apenas transporte de mercadorias;
- b) As empresas que prestem, em exclusivo, serviços de transporte urbano, suburbano de passageiros nas redes referidas na alínea b) do n.º 1, sem prejuízo do disposto nos capítulos III e VI;
- c) Com excepção dos capítulos III e VI, que se lhes aplicam, as empresas que efectuem apenas

transporte de mercadorias, em ramais privados, com tracção própria;

- d) As empresas cuja actividade se limite, em absoluto, à exploração de serviços de transporte urbano, suburbano de passageiros, ou de transporte de mercadorias, quando sejam também detentoras da infra-estrutura em que operam.

3. Nas redes abrangidas pela alínea b) do n.º 1 a disciplina das matérias de atribuição de capacidade e tarifação pela utilização da infra-estrutura consta de instrumento contratual, o qual é objecto de notificação ao Instituto Nacional dos Caminhos de Ferro de Angola (INCFA), nos termos do regulamento de tarifas.

ARTIGO 3.º
(Definições)

Para efeitos do presente Diploma, entende-se por:

- a) «*Admissão técnica*»: — procedimento pelo qual é permitida a circulação de material circulante ferroviário, depois de avaliada a sua conformidade com requisitos previamente estabelecidos;
- b) «*Certificado de segurança*»: — documento que atesta a capacidade específica da empresa de transporte ferroviário para operar cumprindo todas as regras de segurança num determinado itinerário e para um determinado tipo de serviço;
- c) «*Custos de exploração da infra-estrutura*»: — custos directamente associados às actividades de gestão, manutenção, conservação e disponibilidade da infra-estrutura;
- d) «*Directório da rede*»: — documento onde se enunciam as características da infra-estrutura e as condições de acesso à mesma, os princípios de tarifação e o tarifário, a especificação dos princípios e critérios de repartição e utilização da capacidade da infra-estrutura;
- e) «*Direito de acesso*»: — direito de uma empresa de transporte ferroviário a ceder e a prestar serviço em uma dada infra-estrutura;
- f) «*Direito de trânsito*»: — direito de uma empresa de transporte ferroviário a fazer uso de uma dada infra-estrutura para prestação de serviços de transporte internacional ferroviário que impliquem atravessamento do território angolano;
- g) «*Gestor da infra-estrutura*»: — entidade responsável por assegurar a disponibilização da infra-estrutura e gerir a respectiva capacidade, assegurando a gestão dos sistemas de comando, controlo de circulação e segurança e assegurando ainda a renovação e manutenção da infra-estrutura e também a construção, instalação e readaptação desta;
- h) «*INCFA*»: — Instituto Nacional dos Caminhos de Ferro de Angola;
- i) «*Infra-estrutura ferroviária*»: — conjunto de todas as instalações fixas respeitantes às vias principais e de serviço e as estações necessárias à realização da circulação ferroviária, incluindo edifícios afectos ao serviço das infra-estruturas;

- j) «Licença», autorização concedida a uma empresa, mediante a qual esta fica habilitada para o exercício da actividade de prestação de serviços de transporte ferroviário;
- k) «Operador de transporte ferroviário»: — qualquer empresa de transporte ferroviário habilitada com certificado de segurança;
- l) «Ramal privado»: — a infra-estrutura ferroviária de uso privativo do seu detentor, com ligação a uma rede;
- m) «Rede»: — infra-estrutura ferroviária explorada por um gestor de infra-estrutura e ou por ele gerida;
- n) «Serviços concessionados»: — serviços que só podem ser efectuados ao abrigo de concessão ou delegação, nos termos da lei;
- o) «Serviços liberalizados»: — serviços que podem ser efectuados por qualquer empresa, desde que reúna as condições enunciadas no presente Diploma;
- p) «Transporte ferroviário internacional de mercadorias»: — transporte em que a composição atravessa pelo menos uma fronteira de um Estado membro, podendo a composição ser aumentada e ou diminuída e as diversas secções da mesma ter diferentes origens ou destinos, desde que todos os vagões atravessem, pelo menos, uma fronteira;
- q) «Transporte ferroviário internacional»: — transporte por caminho-de-ferro que, implicando o atravessamento de fronteiras de toda a composição, se desenvolve parcialmente em território angolano;
- r) «Transporte combinado»: — transporte no qual o camião, o reboque, o semi-reboque, com ou sem tractor, a caixa móvel ou o contentor, sendo este de, pelo menos, 20 pés, utilizem sucessivamente dois ou mais modos de transporte, um dos quais o ferroviário;
- s) «Transporte regional»: — transporte destinado a dar resposta às necessidades de uma região;
- t) «Transporte urbano e suburbano»: — o transporte destinado a dar resposta às necessidades de um centro urbano ou de uma aglomeração, bem como às necessidades de transporte entre esse centro ou essa aglomeração e os respectivos subúrbios.

CAPÍTULO II

Serviços Liberalizados e Concessionados

ARTIGO 4.º

(Serviços liberalizados e concessionados)

1. Constituem serviços liberalizados:

- a) O transporte ferroviário internacional efectuado por agrupamentos internacionais, nos termos previstos no capítulo IV;

- b) O serviço de transporte ferroviário internacional de mercadorias na parte nacional da rede de transporte ferroviário de mercadorias efectuado por empresas que devam considerar-se estabelecidas num estado à data da realização do transporte, bem como o transporte ferroviário de mercadorias para prestação de serviços de transporte combinado internacional de mercadorias, nos termos previstos no capítulo IV;
- c) O transporte ferroviário de mercadorias exclusivamente realizado em território nacional, sem prejuízo do disposto no n.º 3;
- d) O transporte ferroviário de passageiros realizados em território nacional, que seja meramente ocasional, ou com fins exclusivamente turísticos ou históricos.

2. Constitui serviço concessionado, ficando sujeito à concessão ou delegação, nos termos previstos na lei, o serviço público de transporte ferroviário de passageiros no território nacional.

3. Podem ainda ser sujeitos à concessão ou delegação, nos termos previstos na lei, serviços de transporte de mercadorias.

4. A prestação dos serviços referidos nas alíneas c) e d) é efectuada por empresas devidamente licenciadas para o efeito, estabelecidas em Angola ou noutro Estado membro cuja ordem jurídica sejam reconhecidos direitos idênticos às empresas nacionais.

5. As condições e limites da prestação dos serviços de transporte ferroviário de passageiros realizados em território nacional, que sejam meramente ocasionais, ou com fins exclusivamente turísticos ou históricos, são definidos por Decreto Executivo do Ministro dos Transportes.

CAPÍTULO III

Condições de Acesso à Actividade

SECÇÃO I

Disposições Gerais

ARTIGO 5.º

(Licenças de acesso à actividade)

1. O presente capítulo define as condições do acesso à actividade de prestação de serviços de transporte ferroviário.

2. Todas as empresas abrangidas pelo presente Diploma que explorem ou pretendam explorar serviços de transporte ferroviário devem ser titulares de uma licença adequada, emitida pela entidade competente, nos termos previstos no presente capítulo.

3. É proibida a prestação de serviços de transporte ferroviário sem a titularidade de licença válida, ou fora do âmbito da mesma.

4. As licenças para o exercício da actividade de prestação de serviços de transporte ferroviário são emitidas por tipo de serviço e pelo prazo a que se refere o n.º 4 do artigo 13.º

5. Existem, nomeadamente, os seguintes tipos de licença:

- a) Licença de serviço de transporte ferroviário de passageiros urbanos e suburbano;

- b) Licença de serviço de transporte ferroviário de passageiros regionais;
- c) Licença de serviço de transporte ferroviário de passageiros nacionais;
- d) Licença de serviço de transporte ferroviário de passageiros internacionais;
- e) Licença de serviço de transporte ferroviário de mercadorias suburbano;
- f) Licença de serviço de transporte ferroviário de mercadorias regional;
- g) Licença de serviço de transporte ferroviário de mercadorias nacional;
- h) Licença de serviço de transporte ferroviário de mercadorias internacional.

ARTIGO 6.º
(Entidade emitente)

1. A entidade competente para a emissão de licenças para o exercício da actividade de prestação de serviços de transporte ferroviário é o INCFA — Instituto Nacional dos Caminhos de Ferro de Angola.

2. Os actos relativos a licenciamento são notificados aos requerentes e divulgados publicamente nos seus elementos essenciais, sem prejuízo do sigilo comercial das empresas requerentes, na 2.ª série do Diário da República.

3. Para efeitos do 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 sido publicitadas em virtude da prática de um acto judicial.

4. O custo da publicação referida no número anterior corre por conta dos requerentes.

5. Sem prejuízo do disposto no presente capítulo, compete ao Ministro dos Transportes, por Decreto Executivo, estabelecer os procedimentos necessários para obtenção de licença e as metodologias a adoptar na avaliação do cumprimento dos requisitos referidos no n.º 1 do artigo 8.º

ARTIGO 7.º
(Entidades requerentes)

1. Podem requerer uma licença de acesso à actividade de prestação de serviços de transporte ferroviário as empresas estabelecidas em Angola.

2. A obtenção de licença depende do cumprimento dos requisitos exigíveis nos termos do presente capítulo e, em geral, da observância das disposições legais e regulamentares aplicáveis.

ARTIGO 8.º
(Condições gerais da licença)

1. As licenças são concedidas somente a empresas que preencham os requisitos de idoneidade, capacidade financeira e capacidade técnica e que assegurem a cobertura da sua responsabilidade civil nos termos previstos no presente capítulo.

2. A licença não dispensa as empresas de transporte ferroviário do estrito cumprimento de todas as normas que lhes sejam aplicáveis e, nomeadamente, das relativas:

- a) As condições técnicas e operacionais do serviço ferroviário;

- b) As condições de segurança respeitantes ao pessoal, ao material circulante e à organização interna da empresa;
- c) A protecção aos utilizadores, bem como às condições de saúde, segurança e outros direitos sociais dos trabalhadores e dos utilizadores.

3. A titularidade de licença válida é condição necessária, embora não suficiente, de obtenção de acesso à infra-estrutura.

SECÇÃO II
Requisitos

ARTIGO 9.º
(Idoneidade)

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

2. Para efeitos do disposto no presente Diploma, 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 administradores, directores ou gerentes;
- b) As pessoas que tenham desempenhado as funções referidas na alínea anterior em empresas cuja falência haja sido prevenida, 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 tenha sido prevenida, 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, burlas qualificadas, burla relativa a seguros, atentado à segurança de transporte por ar, água ou caminho-de-ferro, infidelidade, insolvência ou favorecimento de credores;
- e) As pessoas ou empresas que tenham sido condenadas pela prática de contra-ordenação de reconhecida gravidade respeitante à actividade ferroviária, por decisão definitiva ou sentença transitada em julgado, no ano anterior à apresentação do pedido de licença;
- f) As pessoas ou empresas condenadas, em matéria laboral, pela prática de contra-ordenação muito grave, ou pela prática reincidente de contra-ordenação grave, por decisão definitiva ou sentença transitada em julgado, nos dois anos anteriores à apresentação do pedido de licença;
- g) As pessoas ou empresas condenadas por infracção da legislação aduaneira, por decisão definitiva

ou sentença transitada em julgado, nos cinco anos anteriores à apresentação do pedido de licença, quando as mesmas pretendam efectuar transportes de mercadorias transfronteiriços sujeitos àquela legislação.

ARTIGO 10.º
(Capacidade financeira)

1. O requisito de capacidade financeira considera-se preenchido desde que a empresa demonstre possuir a liquidez geral a solvabilidade necessária ao cumprimento das suas obrigações efectivas e potenciais, avaliadas segundo previsões realistas, pelo menos pelo período de um ano.

2. Considera-se em qualquer caso, que a empresa não apresenta a capacidade financeira requerida quando os pagamentos de impostos ou encargos sociais devidos pela sua actividade se encontrem em atraso, nos termos da legislação aplicável.

ARTIGO 11.º
(Capacidade técnica)

O requisito de capacidade técnica considera-se preenchido desde que:

- a) A empresa possua uma organização de gestão e experiência e ou o conhecimento necessário para exercer um controlo de exploração e supervisão seguro e eficazes, no que se refere ao tipo de serviços a prestar;
- b) O pessoal responsável pela segurança ou com funções relevantes para a segurança, designadamente os maquinistas, esteja devidamente habilitado para o exercício das suas funções;
- c) O pessoal, o material circulante e a organização da empresa transportadora sejam de natureza a conferir aos serviços prestados um elevado nível de segurança.

ARTIGO 12.º
(Seguro de responsabilidade civil)

1. Os riscos decorrentes da actividade das empresas de transporte ferroviário e, nomeadamente, os relacionados com acidentes que causem danos aos passageiros, à infra-estrutura, à bagagem, à carga, ao correio e a terceiros devem estar cobertos por um seguro de responsabilidade civil.

2. O capital seguro do seguro referido no número anterior não pode, em qualquer caso, ser inferior a Kz: 1.000.000.000,00, sendo as demais condições, incluindo as relativas à actualização dos capitais seguros, fixadas por Decreto Executivo Conjunto dos Ministros das Finanças e dos Transportes, a emitir no prazo de 30 dias após a entrada em vigor do presente Diploma.

3. Os requerentes devem apresentar uma minuta da apólice a subscrever, de cujo teor resulte ser inequívoco o cumprimento do disposto nos números anteriores, bem como a adequação entre o âmbito geográfico da apólice e aquele em que se desenvolve a actividade.

SECÇÃO III
Licenciamento

ARTIGO 13.º
(Pedido de licença)

1. O pedido de licença para o exercício da actividade de prestação de serviços de transporte ferroviário é apresentado ao INCFA.

2. O INCFA, no prazo de 90 dias úteis a contar da apresentação do pedido ou, sendo esse o caso, a contar da recepção de toda a informação necessária ou da documentação complementar solicitada à empresa requerente, decide o pedido.

3. A falta de decisão no prazo importa indeferimento tácito do pedido.

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

5. Da licença consta o prazo para início da actividade.

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

7. O modelo da licença é aprovado por Decreto Executivo do Ministro dos Transportes no prazo de 30 dias após a entrada em vigor do presente Diploma.

ARTIGO 14.º
(Instrução do pedido)

1. O pedido é instruído com a informação que permita a verificação dos requisitos definidos no presente Diploma.

2. Para efeitos do número anterior o pedido deve ser acompanhado, nomeadamente, com os seguintes elementos:

- a) Relatórios e contas dos últimos três exercícios, incluindo a demonstração dos fluxos de caixa, aprovados nos termos da legislação aplicável;
- b) Recursos financeiros disponíveis, nomeadamente depósitos bancários, adiantamentos concedidos sobre contas correntes e empréstimos;
- c) Fundos e elementos do activo mobilizável a título de garantia;
- d) Fundos financeiros gerados pela actividade;
- e) 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;
- f) Encargos sobre o património da empresa;
- g) Plano de investimento e respectivas fontes de financiamento, designadamente relativo ao material circulante;
- h) Indicação dos estabelecimentos, instalações e restantes bens, pertencentes ou não à empresa requerente, afectos à actividade de prestação de serviços de transporte ferroviário;
- i) Demonstração de que a empresa possui estruturas de organização e gestão compatíveis com a actividade que se propõe desenvolver;

- j) Os procedimentos, sistemas e equipamentos afectos em permanência para a realização, a monitorização e o controlo da execução da actividade de prestação de serviços de transporte ferroviário;
- k) Demonstração da forma como a empresa efectua a gestão do material circulante que integre os seus comboios, no que respeita, nomeadamente, à monitorização do desempenho, à identificação das entidades prestadoras de serviços de manutenção ou vigilância, ao controlo e supervisão da realização da manutenção e vigilância em serviço e às autorizações de circulação;
- l) Demonstração da forma como a empresa selecciona, recruta, forma, credencia e gere o pessoal necessário para a realização de comboios e, designadamente, o pessoal responsável pela condução, pelo acompanhamento da condução, pela inspecção do material circulante em trânsito, pela preparação e ensaio de composições e pela manobra;
- m) Demonstração da forma como a empresa executa e mantém o sistema de gestão da segurança;
- n) Demonstração da forma como a empresa controla a aplicação de regras técnicas de segurança e procedimentos para situações de emergência.

3. Quando a empresa não possa apresentar relatórios e contas aprovados, relativos a três exercícios, por ter iniciado há menos tempo a actividade, o pedido deve ser instruído com os relatórios e contas que hajam sido aprovados, acompanhados de contas previsionais, sendo que a empresa, quando não tenha ainda iniciado actividade ou cumprido um ano de actividade, deve prestar informações tão completas quanto possível, por apresentação, nomeadamente, de contas previsionais e, quando existam, de balanços e demonstrações de resultados.

4. Nos casos previstos no número anterior, ficam as empresas obrigadas a apresentar contas anuais, logo que disponíveis.

5. O INCF A pode solicitar que a instrução seja acompanhada de relatório de análise aos documentos apresentados para efeitos de demonstração da capacidade financeira e técnica, efectuado por entidade independente e idónea.

6. Os custos decorrentes da aplicação do número anterior correm por conta do requerente.

7. Caso o pedido não seja instruído com todas as informações e documentos necessários o INCF A notifica o requerente para suprir a deficiência em prazo não superior a 30 dias úteis.

ARTIGO 15.º
(Recusa de concessão da licença)

A licença é recusada sempre que:

- a) O pedido esteja incompleto, após o prazo concedido para suprir a deficiência;
- b) A instrução do pedido encontre de inexactidões ou falsidades;

- c) Não se considere verificado qualquer dos requisitos exigíveis.

ARTIGO 16.º
(Caducidade da licença)

A licença caduca:

- a) Nos prazos e termos neles fixados;
- b) Se o requerente a ela expressamente renunciar;
- c) Se a empresa for dissolvida.

ARTIGO 17.º
(Revogação e suspensão da licença)

1. A licença pode ser revogada com fundamento em algum dos seguintes factos:

- a) A obtenção da licença por meio de falsas declarações ou outros expedientes ilícitos, independentemente de sanções penais que ao caso caibam;
- b) O incumprimento superveniente dos requisitos referidos no n.º 1 do artigo 8.º;
- c) Modificação não autorizada do seguro previsto no artigo 12.º;
- d) Incumprimento das obrigações referidas no n.º 2 do artigo 8.º;
- e) Inobservância das condições de segurança expressas na admissão técnica do material circulante;
- f) Verificação de falhas graves ou reiteradas no desempenho do material circulante ou dos equipamentos relevantes para a segurança, imputáveis às operações de manutenção;
- g) Violação da obrigação de informação;
- h) Oposição ao exercício da fiscalização;
- i) Cessaçã das actividades da empresa por período superior a seis meses;
- j) Incumprimento do prazo para início da actividade;
- k) O desrespeito pela empresa dos acordos aplicáveis ao transporte internacional ferroviário que vinculem o Estado angolano ou das normas legais nacionais aplicáveis, designadamente as relativas a obrigações aduaneiras e fiscais;
- l) O incumprimento da obrigação de apresentação de contas previstas no n.º 4 do artigo 14.º;
- m) A verificação das alterações a que se refere o n.º 1 do artigo 18.º

2. Sempre que a ocorrência de uma das situações previstas no número anterior não seja suficientemente grave para determinar a revogação da licença, pode o INCF A decidir a respectiva suspensão.

3. O acto que determina a suspensão da licença fixa a duração da suspensão e os pressupostos de cuja verificação depende a cessaçã da mesma.

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

5. A licença pode conter disposições específicas relativas à sua suspensão ou revogação.

6. Quando uma licença for suspensa ou revogada devido à falta superveniente dos requisitos relativos à capacidade financeira, o INCFA pode emitir uma licença temporária, cuja duração não pode exceder seis meses, desde que se mostre garantido o cumprimento das condições de segurança.

7. Quando o INCFA considerar que existem dúvidas quanto ao respeito dos requisitos de idoneidade, de capacidade financeira ou de capacidade técnica por uma empresa de transporte ferroviário que, quanto à mesma, ocorra qualquer outra das circunstâncias previstas no n.º 1 transmite essas dúvidas à entidade emitente.

8. Quando ocorram acontecimentos respeitantes à empresa licenciada que tenham impacte no conteúdo da licença, sem que, contudo, constituam fundamento de revogação ou suspensão, pode a mesma ser alterada por forma a reflectir essas alterações, dos acontecimentos referidos não pode resultar diminuição do nível de cumprimento dos requisitos.

9. Sem prejuízo dos casos comprovadamente urgentes, os actos de suspensão ou de revogação de licenças praticados pelo INCFA estão sujeitos à tramitação prevista na legislação sobre procedimento administrativo.

ARTIGO 18.º
(Obrigação de informação)

1. Quaisquer alterações que possam afectar o cumprimento dos requisitos de idoneidade, capacidade financeira ou capacidade técnica devem ser comunicadas pelas empresas ao INCFA, nomeadamente:

- a) Quando uma empresa titular de licença tenha pendente contra si um processo de recuperação de empresa ou de falência;
- b) Quando ocorra alteração relevante da situação jurídica de uma empresa titular de licença, designadamente em caso de fusão, aquisição ou cessão de estabelecimento.

2. A comunicação a que se refere o número anterior deve ser efectuada num prazo nunca superior a cinco dias úteis sobre a data de verificação do facto.

3. Só em casos devidamente justificados, nomeadamente pela natureza absolutamente imprevista ou incontrolável das circunstâncias, pode a comunicação a que se referem os números anteriores ser feita dentro de um prazo mais curto ou apenas após a verificação do facto ou circunstância relevante.

4. Nos casos referidos no n.º 1, o INCFA pode proceder à reapreciação da idoneidade, capacidade financeira e capacidade técnica da empresa podendo alterar, revogar ou suspender a licença.

5. Sem prejuízo da obrigação de comunicação prevista nos números anteriores, as empresas licenciadas no âmbito do presente Diploma devem facultar, anualmente, informação que permita averiguar da manutenção do cumprimento dos requisitos de idoneidade, técnica e financeiros.

ARTIGO 19.º
(Taxas)

1. Pela prática de actos relativos à licença, nos termos do presente capítulo, bem como pelo período de validade das mesmas, são devidas taxas.

2. As taxas a que se refere o número anterior constituem receita própria do INCFA e o seu montante e forma de pagamento é definido por Decreto Executivo Conjunto dos Ministros das Finanças e dos Transportes, a publicar no prazo de 30 dias após a entrada em vigor do presente Diploma.

CAPÍTULO IV
Acesso e Trânsito na Rede Nacional

SECÇÃO I
Disposições Gerais

ARTIGO 20.º
(Direitos de acesso e trânsito)

1. É concedido o direito de acesso à infra-estrutura ferroviária nacional às empresas nacionais de transporte ferroviário para exploração de transporte de passageiros no território nacional.

2. É concedido o direito de acesso à infra-estrutura ferroviária nacional às empresas nacionais de transporte ferroviário para prestação de serviço de transporte ferroviário de mercadorias no território nacional.

3. São concedidos os direitos de acesso e trânsito na infra-estrutura ferroviária nacional a agrupamentos internacionais cuja composição integre uma empresa estabelecida em Angola para prestação de serviços de transporte ferroviário internacional.

4. É concedido o direito de acesso à infra-estrutura ferroviária nacional às empresas de transporte ferroviário para prestação de serviços de transporte combinado internacional de mercadorias.

5. São concedidas, em condições equitativas, direitos de acesso e trânsito na infra-estrutura ferroviária nacional às empresas de transporte ferroviário, para prestação de serviços de transporte ferroviário internacional de mercadorias.

ARTIGO 21.º
(Exercício dos direitos de acesso e trânsito)

1. O exercício dos direitos de acesso e trânsito na infra-estrutura ferroviária nacional depende da celebração, com o gestor da infra-estrutura ferroviária utilizada, dos acordos, públicos ou privados, sobre matérias administrativas, técnicas e financeiras necessárias para regular as questões de controlo e de segurança do tráfego relativas a esse transporte.

2. As condições que regulam esses acordos devem ter um carácter não discriminatório e obedecendo a todas as disposições legais e regulamentares aplicáveis em matéria de repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, aplicação de segurança.

3. Os acordos, necessariamente reduzidos a escrito, são notificados obrigatoriamente ao INCFA.

ARTIGO 22.º

(Serviços e acesso aos serviços de terminais e portos)

1. O acesso pela rede e a prestação, nos terminais e portos que sirvam, ou possam servir, mais de um cliente final, de serviços relacionados com o exercício dos direitos referidos no artigo 20.º são concedidos a todas as empresas de transporte ferroviário de forma não discriminatória, não podendo estar sujeitos a restrições, a menos que existam alternativas viáveis em condições de mercado para os requerentes ou partes interessadas em causa.

2. As empresas ou entidades, públicas ou privadas, que explorem as instalações ou prestem os serviços referidos no número anterior estão obrigadas a conceder acesso aos interessados e a prestar-lhes esses serviços em condições equitativas e não discriminatórias.

3. Em caso de incumprimento do disposto no número anterior pode o INCFA impor as obrigações específicas previstas no artigo 73.º

SECÇÃO II

Responsabilidade do Gestor da Infra-Estrutura

ARTIGO 23.º

(Cooperação internacional)

1. O gestor da infra-estrutura deve cooperar com outros gestores de infra-estrutura envolvidos no sentido de viabilizar o funcionamento eficiente dos serviços ferroviários que utilizem mais de uma rede de infra-estrutura.

2. O gestor da infra-estrutura deve, em especial, procurar garantir a maior competitividade possível do transporte ferroviário internacional de mercadorias e assegurar uma utilização eficaz da rede de transporte ferroviário de mercadorias.

3. Para esse efeito, o gestor da infra-estrutura pode participar em organizações conjuntas com outros gestores de infra-estruturas ferroviárias ou estabelecer outros meios adequados de cooperação e coordenação.

4. Qualquer cooperação, coordenação ou organização conjunta nos termos dos números anteriores fica sujeita às regras estabelecidas no presente Diploma e às regras em matéria de promoção e defesa concorrência.

ARTIGO 24.º

(Confidencialidade)

1. O gestor da infra-estrutura está obrigado a respeitar o sigilo comercial da informação de que tenha conhecimento, no âmbito da sua relação com os operadores.

2. Para efeitos do 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 acto judicial.

ARTIGO 25.º

(Dever de informação)

O gestor da infra-estrutura deve, a todo o tempo, poder informar qualquer parte interessada sobre a capacidade da infra-estrutura que tenha sido atribuída às empresas ferroviárias utilizadoras.

SECÇÃO III

Serviços Prestados a Empresas de Transporte Ferroviário

ARTIGO 26.º

(Tipologia de serviços)

Os serviços prestados a empresas de transporte ferroviário pelo gestor da infra-estrutura ou por outro prestador de serviços, ao abrigo do presente Diploma, são:

- a) Os serviços essenciais;
- b) Os serviços adicionais;
- c) Os serviços;
- d) Auxiliares.

ARTIGO 27.º

(Serviços essenciais)

1. Os serviços essenciais compreendem todas as prestações necessárias ao efectivo exercício do direito de acesso à infra-estrutura e, designadamente:

- a) O pacote mínimo de acesso:
 - i) O tratamento dos pedidos de capacidade da infra-estrutura;
 - ii) O direito de utilização da capacidade concedida;
 - iii) A utilização de vias, agulhas e entroncamentos;
 - iv) O comando e controlo da circulação do comboio, incluindo regulação, sinalização, expedição e a comunicação e transmissão de informações sobre a sua circulação ou movimentos de manobra, com excepção das informações de natureza comercial;
 - v) Quaisquer informações necessárias à operacionalização ou funcionamento do serviço para o qual a capacidade foi concedida;
- b) O acesso por via-férrea às instalações de serviços e ao fornecimento de serviços, como sejam:
 - i) Estações de passageiros, seus edifícios e outras instalações;
 - ii) Instalações de abastecimento de combustível;
 - iii) Terminais de mercadorias;
 - iv) Estações de triagem;
 - v) Instalações de formação das composições;
 - vi) Feixes de resguardo;
 - vii) Instalações de manutenção e outras instalações técnicas;
- c) A utilização das infra-estruturas e equipamentos de fornecimento, transformação e distribuição de energia eléctrica para tracção, quando disponíveis;
- d) A prestação de socorro ferroviário em caso de perturbação da circulação resultante de falha técnica ou acidente, nos termos previstos no artigo 51.º

2. O gestor da infra-estrutura está obrigado a prestar os serviços essenciais a todas as empresas de transporte ferroviário que o solicitem, respeitando sempre um princípio de não discriminação entre operadores.

3. Pela prestação dos serviços essenciais o gestor da infra-estrutura só pode cobrar as tarifas que resultem das regras impostas pelo presente Diploma e pelos regulamentos a que se refere o n.º 2 do artigo 52.º

4. Em qualquer caso, o gestor da infra-estrutura não pode fazer depender a prestação dos serviços referidos no n.º 1 da aquisição de quaisquer outros produtos ou serviços e, nomeadamente, da aquisição de serviços adicionais ou auxiliares.

ARTIGO 28.º
(Serviços adicionais)

1. Os serviços adicionais compreendem exclusivamente os seguintes serviços que, não se incluindo nos serviços essenciais, são conexos com a actividade de prestação de serviços de transporte ferroviário.

- a) Fornecimento de energia eléctrica para tracção nos termos previstos na legislação aplicável à actividade de distribuição e comercialização da mesma;
- b) Pré-aquecimento dos comboios de passageiros;
- c) Abastecimento de combustível nos termos previstos na legislação aplicável àquela actividade;
- d) Manobras e todos os outros serviços prestados nas instalações de serviços referidos na alínea b) do n.º 1 do artigo 27.º;
- e) Contratos especiais para:
 - i) Controlo do transporte de mercadorias perigosas;
 - ii) Assistência na operação de comboios especiais.
- f) Prestação de socorro ferroviário que exceda as obrigações constantes do artigo 51.º

2. Quando preste serviços adicionais o gestor da infra-estrutura está obrigado a prestá-los a todas as empresas que o solicitem, respeitando um princípio de não discriminação entre operadores, a menos que existam alternativas viáveis e comparáveis no mercado.

3. Em qualquer caso, o gestor da infra-estrutura só pode prestar os serviços adicionais que lhe sejam expressas e livremente requeridos pelas empresas de transporte ferroviário.

4. Se o gestor da infra-estrutura não prestar algum serviço adicional que lhe seja requerido deve envidar todos os esforços razoáveis para facilitar a prestação do mesmo por terceiros.

5. Pela prestação dos serviços adicionais o gestor da infra-estrutura ou outro prestador dos mesmos só pode cobrar as tarifas ou preços que resultem das regras impostas pelo presente Diploma e pelos regulamentos a que se refere o n.º 2 do artigo 52.º, nos casos previstos no artigo 55.º

ARTIGO 29.º
(Serviços auxiliares)

1. Os serviços auxiliares compreendem os restantes serviços conexos com a actividade de prestação de serviços de transporte ferroviário, nomeadamente:

- a) O acesso à rede de telecomunicações;

- b) O fornecimento de informações suplementares, nomeadamente as de natureza comercial;
- c) A inspecção técnica do material circulante.

2. O gestor da infra-estrutura não é obrigado a prestar estes serviços.

3. Pela prestação dos serviços auxiliares o gestor da infra-estrutura ou outro prestador dos mesmos só pode cobrar as tarifas ou preços que resultem das regras impostas pelo presente Diploma e pelos regulamentos ao que se refere o n.º 2 do artigo 52.º, nos casos previstos no artigo 55.º

SECÇÃO IV
Directório da Rede

ARTIGO 30.º
(Elaboração)

Ao gestor da infra-estrutura incumbe a elaboração do directório da rede, após consulta às partes interessadas, nomeadamente às empresas de transporte ferroviário.

ARTIGO 31.º
(Conteúdo)

1. O directório da rede inclui um capítulo que enuncie as características da infra-estrutura à disposição dos operadores de transporte ferroviário, bem como as condições de acesso à mesma, contendo, nomeadamente:

- a) Mapa da rede ferroviária com indicação do número de vias, as estações mais importantes e as distâncias quilométricas entre os principais pontos;
- b) Mapa da rede com indicação das cargas máximas admissíveis, peso por eixo e por metro linear, de acordo com a classificação da União Internacional dos Caminhos de Ferro;
- c) Mapa ou tabela da rede com indicação dos gabaritos de referência aplicáveis;
- d) Mapa ou tabela da rede com indicação dos sistemas de exploração disponíveis;
- e) Mapa ou tabela da rede com indicação dos sistemas de exploração disponíveis;
- f) Mapa ou tabela da rede com indicação dos sistemas de segurança de controlo automático da velocidade dos comboios;
- g) Mapa ou tabela da rede com indicação dos sistemas de comunicação rádio solo-comboio;
- h) Mapa ou tabela da rede com indicação das velocidades máximas autorizadas;
- i) Mapa ou tabela da rede com indicação das linhas electrificadas e respectivas tensões de alimentação;
- j) Mapa ou tabela da rede com indicação das zonas sujeitas a intervenções de modernização ou conservação que afectem de forma significativa a capacidade;
- k) Mapa ou tabela da rede com indicação dos portos e terminais de mercadorias, bem como das restantes instalações de prestação de serviços a que se refere a alínea b) do n.º 1 do artigo 27.º;

- l)* Indicação de todos os dados e informações complementares de detalhe técnico necessários à apresentação e viabilização dos pedidos de capacidade, designadamente:
- i)* A descrição de zonas críticas e pontos singulares, indicando os seus reflexos na capacidade final, bem como as medidas tendentes a eliminar ou atenuar os seus efeitos negativos;
- ii)* A definição de canais condicionados por programas de conservação e modernização;
- iii)* A tabela de velocidades;
- iv)* As instruções técnicas de sinalização;
- v)* Os diagramas das linhas das estações, portos, terminais de mercadorias e estações de triagem;
- vi)* Os comprimentos máximos autorizados para os comboios;
- vii)* Demais elementos de caracterização técnica das linhas.
- m)* Condições em que o gestor da infra-estrutura pode exigir às empresas de transporte ferroviário que coloquem à sua disposição os recursos adequados à solução da situação, quando ocorra perturbação da circulação ferroviária e o regime de compensação financeira pelos custos da disponibilização desses mesmos recursos.

2. O directório da rede inclui também um capítulo sobre os princípios, critérios, fases e prazos do procedimento de repartição da capacidade, caracterizando os critérios seguidos naquele procedimento e contendo todas as informações necessárias para o exercício dos direitos de acesso e para a viabilização de pedidos de canais horários, nomeadamente:

- a)* As modalidades e condições de apresentação de pedidos de canais horários ao gestor da infra-estrutura pelos candidatos;
- b)* Os requisitos a que devem obedecer os candidatos, nomeadamente os respeitantes ao certificado de segurança e a admissão técnica do material circulante;
- c)* Os princípios que regem a fase de coordenação, os quais devem, em especial, reflectir a dificuldade da organização de canais horários internacionais e as incidências que qualquer modificação pode ter noutros gestores da infra-estrutura;
- d)* Os procedimentos a observar e os critérios de prioridade a utilizar em casos de infra-estrutura congestionada;
- e)* As condições pelas quais são tidos em conta os anteriores níveis de utilização da capacidade para determinarem prioridades no procedimento de repartição;
- f)* Elementos sobre a designação de infra-estruturas como infra-estruturas especializadas, nos termos do artigo 50.º;
- g)* Quota limiar para efeitos da aplicação do artigo 45.º

3. Ao precisar, no directório da rede, os princípios de repartição da capacidade, o gestor da infra-estrutura tem em consideração os seguintes factores:

- a)* Partilha da capacidade e desenvolvimento da infra-estrutura para a realização de serviços nacionais e internacionais, de passageiros e de mercadorias e para a satisfação de pedidos pontuais;
- b)* Manutenção e melhoria dos níveis de fiabilidade dos serviços;
- c)* Incentivos ao bom desempenho;
- d)* Promoção da concorrência no âmbito da prestação de serviços ferroviários.

4. O directório da rede inclui, igualmente, um capítulo sobre os princípios de tarifação e o tarifário, do qual constam todos os elementos relevantes do regime de tarifação, assim como informação suficientemente pormenorizada sobre as tarifas aplicáveis aos serviços por si prestados nos termos da secção III do presente capítulo.

5. O capítulo previsto no número anterior apresenta, pormenorizadamente, a metodologia, as regras e, sendo o caso, as escalas utilizadas para a aplicação das tarifas previstas na secção VI do presente capítulo e informações sobre as alterações ao montante das tarifas já decididas ou previstas.

ARTIGO 32.º

(Publicação e informação)

1. O gestor da infra-estrutura edita o directório da rede até quatro meses antes do termo do prazo de apresentação dos pedidos de canais horários.

2. No mesmo prazo, o gestor da infra-estrutura faz publicar na 2.ª série do Diário da República, anúncio de que o directório da rede está editado e de que é disponibilizado aos interessados nos termos do n.º 4.

3. O directório da rede deve, sempre que necessário, ser actualizado ou modificado, observando-se o mesmo procedimento de edição e publicação.

4. O directório da rede é fornecido, pelo gestor da infra-estrutura, ao INCFA, bem como, a pedido e contra pagamento de uma quantia não superior ao custo de publicação, aos interessados que o solicitem.

5. Podem ser solicitadas informações suplementares para elaboração de pedido de canal horário ao gestor da infra-estrutura em requerimento fundamentado.

6. Se o pedido referido no número anterior for exequível, o gestor da infra-estrutura deve disponibilizar a informação solicitada no prazo de cinco dias úteis.

SECÇÃO V

Repartição da Capacidade da Infra-Estrutura Ferroviária

SUB-SECÇÃO I

Disposições Gerais

ARTIGO 33.º

(Âmbito)

1. A presente secção estabelece os princípios e procedimentos que presidem ao exercício da repartição da capacidade da infra-estrutura ferroviária nacional.

2. A atribuição de capacidade a um candidato não lhe confere direito de acesso à rede nacional, o qual, nos termos da secção 1 do presente capítulo, é reservado a empresa de transporte ferroviário.

ARTIGO 34.º
(Definições)

Para efeitos da presente secção, entende-se por:

- a) «*Acordo-quadro*»: — acordo juridicamente vinculativo, de direito público ou privado, que estabelece os direitos e obrigações de um candidato e do gestor da infra-estrutura em relação à capacidade de infra-estrutura a repartir num período superior ao período de vigência de um horário técnico;
- b) «*Canal horário*»: — capacidade da infra-estrutura necessária para a circulação e manobras de um comboio, entre dois pontos, num determinado período de tempo;
- c) «*Canais horários incompatíveis*»: — situação verificada quando a circulação simultânea de dois comboios se torne impossível, segundo o sistema de comando e controlo da circulação existente, podendo a incompatibilidade dever-se ao espaçamento insuficiente entre comboios no mesmo sentido, a comboios que circulem em sentidos opostos ou à necessidade de atravessamentos de vias que estejam sendo utilizadas por outras circulações;
- d) «*Candidatos*»: — empresa de transporte ferroviário detentora de licença ou um agrupamento internacional de empresas de transporte ferroviário e outras pessoas singulares ou colectivas com um interesse de serviço público ou comercial na aquisição de capacidade da infra-estrutura, bem como carregadores marítimos, transitários e operadores de transportes combinados, para exploração de um serviço ferroviário nos respectivos territórios;
- e) «*Capacidade da infra-estrutura*»: — possibilidade de programação de canais horários num determinado elemento da infra-estrutura, por unidade de tempo;
- f) «*Coordenação*»: — processo através do qual o gestor da infra-estrutura e os candidatos procura resolver situações de conflito entre pedidos de canais horários;
- g) «*Horário comercial*»: — conjunto de dados que define todos os serviços de transporte ferroviário oferecidos por cada operador de transporte ferroviário ao público;
- h) «*Horário técnico*»: — conjunto de dados que define todos os movimentos programados dos comboios necessários à prestação de serviço e

dos inerentes à organização do mesmo na infra-estrutura, durante o seu período de vigência;

- i) «*Infra-estrutura congestionada*»: — secção da infra-estrutura relativamente à qual a procura de capacidade não pode ser integralmente satisfeita, mesmo após a coordenação dos vários pedidos de canais horários;
- j) «*Margens*»: — tempo concedido numa marcha destinado à recuperação de atrasos;
- k) «*Pedido pontual*»: — um pedido de canal horário que, devido ao facto de não ser conhecida com antecedência suficiente a necessidade que o motiva, não tenha podido ser considerado no processo normal de elaboração do horário técnico;
- l) «*Plano de reforço da capacidade*»: — uma medida, ou conjunto de medidas, cuja aplicação obedece a um calendário, propostas para atender às limitações de capacidade que levaram a que uma secção da infra-estrutura tenha sido declarada «infra-estrutura congestionada»;
- m) «*Quota limiar*»: — valor de referência de nível de utilização dos canais horários atribuídos a um dado operador, abaixo do qual pode ocorrer a retrocessão dos canais horários;
- n) «*Repartição*»: — a afectação da capacidade da infra-estrutura ferroviária pelo gestor da infra-estrutura.

ARTIGO 35.º
(Princípios do procedimento de repartição)

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 50.º, a capacidade de infra-estrutura é considerada disponível para todos os tipos de serviço compatíveis com as características necessárias para utilização do canal horário.

2. A repartição da capacidade da infra-estrutura ferroviária deve ser realizada de forma equitativa e não discriminatória relativamente aos diferentes candidatos e de forma a permitir a sua utilização eficaz e eficiente.

3. A repartição da capacidade da infra-estrutura 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, celebrado pelo Estado.

4. Sem prejuízo do disposto no número anterior, aplicam-se aos concessionários os procedimentos previstos nesta secção.

5. É proibida qualquer transmissão de capacidade da infra-estrutura atribuída a um candidato, implicando a prática de tal acto tanto a respectiva nulidade como a exclusão desse candidato de qualquer nova atribuição de capacidade.

6. Não se considera transmissão de capacidade a utilização desta por uma empresa de transporte ferroviário que exerça a actividade de um candidato que não tenha essa qualidade.

SUBSECÇÃO II
Horários Técnicos

PARTE I

**Competência do Gestor da Infra-Estrutura
e vigência do horário técnico**

ARTIGO 36.º

(Elaboração e aprovação)

1. A repartição da capacidade da infra-estrutura efectiva-se através da elaboração e aprovação do horário técnico.

2. O horário técnico é elaborado e aprovado pelo gestor da infra-estrutura, nos termos definidos nos artigos seguintes, e contém obrigatoriamente os seguintes elementos:

- a) As marchas de comboios na infra-estrutura, incluindo o tipo de marcha, a tonelagem rebocada, o regime de frequência, as séries das unidades motoras, o número de unidades por série, o comprimento do comboio e o tipo de freio;
- b) As horas de chegada e de partida dos comboios nas estações de origem e de destino, bem como as horas de chegada, partida ou passagem nas estações intermédias e em pontos de controlo;
- c) As margens.

ARTIGO 37.º

(Período de vigência e alterações)

1. O horário técnico é fixado uma vez por ano civil.

2. A mudança de horário técnico tem lugar à meia-noite do 2.º sábado do mês de Dezembro.

3. Qualquer alteração ou ajustamento significativo do horário após o inverno tem preferencialmente lugar à meia-noite do último sábado de Junho, podendo contudo outras datas ser decididas depois de ouvidos os operadores, devendo o gestor informar do facto o INCFA.

4. O gestor da infra-estrutura e um candidato podem, nos termos do artigo 49.º, celebrar um acordo quadro para a utilização da capacidade na infra-estrutura ferroviária em causa, com duração superior ao período de vigência de um horário técnico.

PARTE II

Procedimento

ARTIGO 38.º

(Pedido de canais horários)

1. Os candidatos apresentam os seus pedidos de canais horários ao gestor da infra-estrutura até 12 meses antes da respectiva entrada em vigor.

2. Um candidato que, nos termos do artigo 49.º, seja parte num acordo quadro deve apresentar o seu pedido nos termos desse acordo.

3. O gestor da infra-estrutura pode, para assegurar a salvaguarda das suas legítimas expectativas relativamente às receitas e à utilização da infra-estrutura, exigir aos candidatos o fornecimento de uma garantia financeira, a qual não deve exceder um nível adequado e proporcional ao nível de actividade previsto do candidato e à demonstração da

capacidade de apresentação de propostas adequadas para obtenção de capacidade de infra-estrutura.

4. As condições da exigência referida no número anterior devem ser adequadas, transparentes e não discriminatórias, e são publicadas no directório da rede como parte integrante dos princípios que regulam a repartição da capacidade de infra-estrutura.

5. O pedido de reserva de capacidade de infra-estrutura para realização das operações de manutenção ou investimento é apresentado pelo gestor da infra-estrutura, no quadro do processo previsto no n.º 2 do artigo 40.º

6. Para efeitos do número anterior, o gestor da infra-estrutura deve ter devidamente em conta as incidências da reserva de capacidade de infra-estrutura para manutenção planificada da via férrea nas actividades dos candidatos.

7. Os candidatos podem solicitar capacidade respeitante a várias redes a um único gestor de infra-estrutura.

8. Esse gestor fica autorizado a actuar em nome do candidato para obter capacidade junto dos outros gestores de infra-estrutura competentes.

9. Os gestores da infra-estrutura garantem que, relativamente à capacidade de infra-estrutura respeitante a mais de uma rede, os candidatos possam apresentar os seus pedidos directamente a uma organização conjunta criada pelos gestores da infra-estrutura.

ARTIGO 39.º

(Canais horários internacionais)

1. Antes de iniciar o processo de audição sobre o projecto de horário de serviço, previsto no artigo 42.º, e o mais tardar 11 meses antes da entrada em vigor do horário técnico, o gestor da infra-estrutura assegura o estabelecimento de canais horários internacionais a incluir no horário técnico, em cooperação com outros organismos de repartição competentes.

2. O gestor da infra-estrutura cria, em colaboração com outros organismos de repartição competentes, os mecanismos necessários para efeitos do previsto no número anterior.

3. Os procedimentos estabelecidos para coordenar a repartição da capacidade de infra-estrutura a nível internacional devem associar representantes dos gestores de todas as infra-estruturas ferroviárias cujas decisões de repartição tenham repercussões sobre a actividade de vários outros gestores de infra-estrutura.

4. Nas reuniões ou noutras actividades destinadas a assegurar a repartição da capacidade de infra-estrutura para os serviços ferroviários que utilizem várias redes, as decisões são tomadas apenas pelos representantes dos gestores da infra-estrutura.

5. A lista dos membros, o modo de funcionamento da colaboração e todos os critérios utilizados na avaliação e repartição da capacidade de infra-estrutura são tornados públicos.

6. O gestor da infra-estrutura assegura, na medida do possível, que os canais sejam respeitados nos processos subsequentes, pelo que só haverá ajustamento em caso de absoluta necessidade.

7. No quadro da cooperação referida no n.º 1, o gestor da infra-estrutura avalia as necessidades e, se necessário, propõe e organiza canais horários internacionais que facilitem a exploração de composições de mercadorias sujeitas a pedidos pontuais.

8. O gestor da infra-estrutura disponibiliza aos candidatos os canais horários internacionais preestabelecidos.

ARTIGO 40.º
(Elaboração)

1. Até quatro meses após a data limite para a apresentação de propostas por parte dos candidatos, o gestor da infra-estrutura prepara um projecto de horário técnico.

2. No processo de elaboração do projecto de horário técnico, o gestor da infra-estrutura aprecia os diferentes pedidos de canais horários, no âmbito definido pelo directório da rede.

3. O gestor da infra-estrutura deve, na medida do possível, satisfazer todos os pedidos de canais horários, incluindo os pedidos de canais horários que cruzam mais de uma rede, tendo em conta os condicionalismos que afectam os candidatos, incluindo as incidências económicas na sua actividade.

4. O gestor da infra-estrutura deve manter, sempre que possível, no horário técnico, uma reserva de capacidade que lhe permita responder rapidamente aos pedidos pontuais previsíveis.

5. O disposto no número anterior é igualmente aplicável em caso de infra-estrutura congestionada.

ARTIGO 41.º
(Coordenação)

1. Sempre que forem efectuados pedidos cuja aceitação implique a utilização de canais horários incompatíveis, o gestor da infra-estrutura assegura a respectiva coordenação, ajustando, tanto quanto possível, todos os pedidos, nos termos dos princípios definidos no directório da rede.

2. Em situações que requeiram coordenação, pode o gestor da infra-estrutura, dentro de limites razoáveis, propor canais horários diferentes dos solicitados.

3. O gestor da infra-estrutura deve envidar esforços no sentido de solucionar os eventuais conflitos, através de consultas aos candidatos interessados.

4. Quando alguns pedidos de canais horários não puderem ser satisfeitos sem coordenação, o gestor da infra-estrutura assegura a coordenação da totalidade dos pedidos.

ARTIGO 42.º
(Audição aos interessados)

1. O gestor da infra-estrutura, concluída a elaboração do projecto de horário técnico e antes da sua aprovação, deve consultar as partes interessadas para que estas se pronunciem sobre ele, por escrito, num prazo de 30 dias corridos a contar da respectiva divulgação.

2. Para efeitos do disposto no número anterior, consideram-se partes interessadas todas as que tenham apresentado pedidos de capacidade de infra-estrutura, bem como as que desejam formular observações sobre as incidências do

horário técnico na sua capacidade de prestação de serviços ferroviários durante o período de vigência do horário técnico.

3. O gestor da infra-estrutura deve tomar as medidas adequadas para atender às observações apresentadas.

ARTIGO 43.º
(Aprovação e comunicação)

1. O gestor da infra-estrutura aprova o horário técnico e procede à respectiva comunicação aos candidatos até seis meses antes da respectiva entrada em vigor.

2. A recusa, ainda que parcial, de pedidos de canais horários é sempre fundamentada.

SUB-SECÇÃO III
Infra-Estrutura Congestionada

ARTIGO 44.º
(Infra-estrutura congestionada)

1. Se, após coordenação de pedidos e audição prévia dos candidatos, se verificar a impossibilidade de satisfazer adequadamente os pedidos, o gestor da infra-estrutura declara congestionada a parte de infra-estrutura respectiva informando o INCFE do facto.

2. O mesmo processo pode ser adoptado relativamente a outras partes da infra-estrutura que presumivelmente venham a sofrer de escassez de capacidade num futuro próximo.

3. Quando determinada parte da infra-estrutura for declarada congestionada e a componente da tarifa a que se refere a alínea a) do n.º 2 do artigo 54.º não for aplicada ou não produzir resultados satisfatórios, tem prioridade o transporte ferroviário em regime de serviço público, em especial o realizado ao abrigo de contrato de concessão de serviço público.

4. Nas condições previstas no número anterior, e sem prejuízo do que aí se dispõe, o gestor da infra-estrutura pode, na repartição de capacidade, recorrer a critérios de prioridade que considerem a importância de um determinado serviço para a comunidade, e que salvaguardem devidamente a importância dos serviços de transporte de mercadorias, e, em particular, dos internacionais.

5. O gestor da infra-estrutura pode incluir, no directório da rede, as condições em que são tidos em conta os anteriores níveis de utilização dos canais horários ao determinar prioridades para o processo de repartição.

6. Os critérios de prioridade constam do directório da rede.

ARTIGO 45.º
(Utilização dos canais horários)

Em especial no que se refere à infra-estrutura congestionada, o gestor da infra-estrutura pode determinar a retrocessão dos canais horários que, durante um período mínimo de um mês, tenham sido menos utilizados do que a quota limiar estipulada no directório da rede, excepto se tal tiver sido provocado por razões não económicas fora do controlo dos operadores de transporte ferroviário.

ARTIGO 46.º
(Análise de capacidade)

1. O gestor da infra-estrutura procede a uma análise da capacidade, a concluir no prazo de seis meses a contar do momento em que uma parte da infra-estrutura seja declarada congestionada, excepto se estiver já a ser aplicado um plano de reforço de capacidade.

2. Na análise referida no número anterior, o gestor da infra-estrutura determina os motivos que impedem a adequada satisfação dos pedidos de canais horários, identificando as causas dos congestionamentos registados.

3. A análise deve contemplar a infra-estrutura, os procedimentos de operação, a natureza dos diferentes serviços explorados e o reflexo de todos estes factores na capacidade de infra-estrutura.

4. As medidas propostas devem, em especial, incluir a modificação de itinerários, a reprogramação dos horários dos serviços, alterações da velocidade, bem como intervenções que beneficiem a infra-estrutura.

ARTIGO 47.º
(Plano de reforço)

1. No prazo de seis meses após conclusão da análise referida no artigo anterior, o gestor da infra-estrutura submete, após audição ao INCFA, ao Ministro dos Transportes, para aprovação, um plano de reforço da capacidade, elaborado após consulta aos utilizadores da parte de infra-estrutura congestionada.

2. Do plano devem constar as causas da congestão, as opções de reforço, a evolução provável do tráfego, os condicionamentos à expansão da infra-estrutura, o custo das opções e uma análise custo/benefício das medidas de reforço identificadas, bem como um plano de acção e um calendário de implementação.

3. A aplicação da componente da tarifa a que se refere a alínea a) do n.º 2 do artigo 54.º fica suspensa sempre que o gestor da infra-estrutura não apresente um plano de reforço da capacidade, ou não o execute.

4. Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, o gestor da infra-estrutura pode, mediante aprovação do INCFA, continuar a aplicar essas componentes da tarifa quando:

- a) O plano de reforço da capacidade não poder ser realizado por circunstâncias fora do seu controlo;
- b) As opções disponíveis não forem económicas ou financeiramente viáveis.

SUB-SECCÃO IV
Pedidos Pontuais

ARTIGO 48.º
(Pedidos pontuais)

1. Os candidatos podem efectuar, fora do prazo previsto no artigo 38.º, pedidos pontuais de canais horários.

2. O gestor da infra-estrutura decide sobre os pedidos formulados nos termos do número anterior num prazo de cinco dias úteis.

SUB-SECCÃO V
Acordos-Quadro

ARTIGO 49.º
(Acordos-quadro)

1. Sem prejuízo das regras em matéria de concorrência e das competências das autoridades nacionais de defesa da concorrência, pode ser celebrado um acordo quadro entre o gestor da infra-estrutura e um candidato, sujeito à aprovação prévia do INCFA, ouvida a Autoridade da Concorrência.

2. Este acordo quadro, obrigatoriamente reduzido a escrito, especifica as características da capacidade da infra-estrutura solicitada pelo candidato e que 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 por forma a responder às necessidades comerciais legítimas do candidato.

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

5. O acordo quadro deve poder ser alterado ou limitado de forma a permitir uma melhor utilização da infra-estrutura ferroviária.

6. O acordo quadro pode incluir sanções em caso de alteração ou denúncia do acordo.

7. O acordo quadro deve ter, em princípio, uma vigência de cinco anos, podendo o gestor da infra-estrutura, em casos específicos, aceitar um período inferior ou superior.

8. Quaisquer períodos superior a cinco anos deve justificar-se pela existência de contratos comerciais, investimentos específicos ou riscos.

9. Uma vigência superior a 10 anos só é possível em casos excepcionais, nomeadamente em caso de investimentos avultados e a longo prazo, em especial quando estes forem objecto de compromissos contratuais.

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

SUBSECCÃO VI
Infra-Estrutura Especializada

ARTIGO 50.º
(Infra-estrutura especializada)

1. Quando existam itinerários alternativos adequados, o gestor da infra-estrutura pode, após consulta das partes interessadas, designar uma infra-estrutura como especializada para utilização por determinados tipos de tráfego.

2. Sem prejuízo das disposições sobre concorrência, quando se efectue essa designação, o gestor da infra-estrutura pode dar prioridade a estes tipos de tráfego aquando da repartição de capacidade de infra-estrutura.

3. A designação prevista no número anterior não deve inviabilizar a utilização da infra-estrutura em causa por outros tipos de tráfego, quando haja capacidade disponível e o material circulante apresente as características técnicas necessárias para utilizar a linha.

4. Quando uma infra-estrutura tenha sido designada como especializada nos termos do n.º 1, é feita menção desse facto no directório da rede.

SUB-SECCÃO VII
Perturbação da Circulação Ferroviária

ARTIGO 51.º
(Medidas especiais em caso da perturbação)

1. Em caso de perturbação da circulação ferroviária resultante de falha técnica ou acidente, o gestor da infra-estrutura deve tomar todas as medidas e disponibilizar os meios necessários para restabelecer a situação normal, elaborando, para esse efeito, um plano de contingência que inclui uma lista dos diversos organismos públicos a informar em caso de incidentes graves ou de séria perturbação da circulação ferroviária.

2. Em caso de emergência e de absoluta necessidade motivada por uma falha que torne a infra-estrutura temporariamente inutilizável, os canais horários atribuídos podem ser retirados sem pré-aviso pelo período de tempo necessário para a reparação do sistema.

3. As eventuais sanções ou compensações devidas pela perturbação ou interrupção da circulação são previstas no regime de melhoria de desempenho a que se refere o artigo 60.º, sem prejuízo da aplicação das normas gerais de responsabilidade civil.

4. Não é devida qualquer tarifa, incluindo a associada à capacidade pedida, mas não utilizada, em caso de perturbação que determine a impossibilidade da circulação ferroviária.

5. Se o considerar necessário, o gestor da infra-estrutura pode exigir às empresas de transporte ferroviário que coloquem à sua disposição os recursos adequados ao rápido restabelecimento da situação normal, nos termos previstos no directório da rede.

6. Nos casos previstos no número anterior, e nos termos previstos no directório da rede, o gestor da infra-estrutura compensa financeiramente as empresas de transporte ferroviário pelos custos da disponibilização de recursos adequada ao restabelecimento da normalidade da situação.

SECCÃO VI
Tarifas pela Utilização da Infra-Estrutura

SUB-SECCÃO I
Regime Geral

ARTIGO 52.º
(Âmbito)

1. A presente secção define as regras gerais a observar pelo gestor da infra-estrutura na fixação, determinação e cobrança das tarifas devidas pela utilização da infra-estrutura.

2. As regras gerais definidas no presente capítulo são objecto de regulamentação a estabelecer por Decreto Executivo Conjunto dos Ministros das Finanças e dos Transportes.

3. A fixação, determinação e cobrança das tarifas devidas pela utilização da infra-estrutura compete ao gestor da infra-

-estrutura para financiamento da sua actividade de gestão da infra-estrutura.

ARTIGO 53.º
(Princípio de não discriminação)

Para efeitos do n.º 3 do artigo anterior, o gestor da infra-estrutura deve observar o princípio de não discriminação entre operadores, assegurando, nomeadamente:

- a) A identidade, em toda a sua rede de gestão, dos princípios aplicáveis à tarifação, sem prejuízo do disposto na subsecção III da presente secção;
- b) Que as empresas que prestem serviços equivalentes num segmento análogo de mercado pagam tarifas equivalentes.

SUB-SECCÃO II
Tarifas-Base

ARTIGO 54.º
(Princípios)

1. As tarifas a cobrar pelo gestor da infra-estrutura pelos serviços compreendidos no artigo 27.º, devem corresponder ao custo directamente imputável à exploração do serviço de transporte ferroviário, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2. As tarifas-base calculadas nos termos do número anterior podem incluir uma componente que reflecta a escassez de capacidade do segmento identificável da infra-estrutura durante os períodos de congestão, nos termos resultantes do artigo 44.º

3. A componente prevista na alínea b) do número anterior só pode traduzir-se num aumento das tarifas referidas no n.º 1 quando existe um nível equivalente de internalização desses custos nos modos de transporte concorrentes, sendo que, neste último caso, o excedente de proveitos que resulte daqueles aumentos é consignado a incentivos visando a eficiência ambiental das empresas ferroviárias.

4. Cabe ao Estado definir as regras de atribuição dos incentivos a que se refere o número anterior.

5. Podem ser aplicadas tarifas a título da utilização de capacidade para a manutenção da infra-estrutura não podendo estas exceder a perda líquida de receitas suportada pelo gestor da infra-estrutura em resultado das operações de manutenção, nos termos a definir por regulamento, a aprovar por Decreto Executivo Conjunto dos Ministros das Finanças e dos Transportes.

6. O gestor da infra-estrutura pode aplicar uma tarifa adequada sobre a capacidade pedida, mas não utilizada, desde que a mesma tenha como objectivo incentivar o uso eficiente da infra-estrutura, nos termos que vierem a constar da regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 52.º

7. As tarifas, incluindo as referidas no artigo 56.º, incorporarão no seu cálculo um incentivo à eficiência do gestor da infra-estrutura, a definir pelo INCFA, o qual pode variar consoante o tipo de tarifa em causa, nos termos que vierem a constar da regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 52.º

8. Na definição do incentivo a que se refere o número anterior o INCFA tem em conta toda a informação disponível, incluindo a que obtenha por via do exercício dos seus poderes de fiscalização e a que lhe seja disponibilizada, para o efeito, pelo gestor da infra-estrutura.

9. O INCFA, ouvido a área competente do Ministério das Finanças, pode, mediante decisão fundamentada e em casos excepcionais que o justifiquem, fixar, por um prazo determinado, o nível de custos admissíveis para efeitos de cálculo da tarifa-base.

10. As tarifas são divulgadas antecipadamente, sob a forma de tabelas, e constam do directório da rede.

11. As tabelas discriminam os valores das tarifas por tipo de serviço e parte de rede utilizável.

ARTIGO 55.º

(Âmbito de aplicação dos princípios)

1. As tarifas ou preços a cobrar pelos serviços auxiliares e adicionais não estão sujeitas aos princípios enunciados no artigo anterior.

2. As tarifas ou preços a cobrar pelos serviços referidos no número anterior, quando os mesmos sejam oferecidos por um único prestador de serviços, que pode ser o gestor da infra-estrutura, não podem exceder o custo da sua prestação, com base no nível real de utilização.

3. Quando se trate de serviços referidos na alínea d) do n.º 1 do artigo 28.º, a definição das tarifas ou preços a cobrar deve ter em conta a situação concorrencial dos transportes ferroviários.

4. O disposto nos números anteriores não se aplica nos casos em que as tarifas ou preços relativos à prestação de serviços adicionais ou auxiliares sejam fixados por autoridade administrativa legalmente competente, ou ao abrigo de regras por ele emitidas.

SUB-SECCÃO III

Tarifas para Recuperação Total de Custos e Recuperação de Investimento

ARTIGO 56.º

(Tarifas para recuperação total de custos)

1. O gestor da infra-estrutura pode criar tarifas para recuperação total de custos que assegurem a plena recuperação dos custos de exploração da infra-estrutura, sem prejuízo do disposto no n.º 7 do artigo 54.º

2. As tarifas para recuperação total de custos só podem ser fixadas quando as condições de mercado o permitam.

3. As tarifas para recuperação total de custos respeitam, nomeadamente, os seguintes princípios.

- a) Não devem prejudicar a competitividade do transporte ferroviário, nomeadamente do transporte ferroviário internacional de mercadorias;
- b) São calculadas com base em princípios eficazes, transparentes e não discriminatórios;
- c) São calculadas por forma a não absorverem os aumentos de produtividade das empresas de transporte ferroviário.

4. As tarifas para recuperação total de custos não podem implicar a exclusão da utilização da infra-estrutura por parte de operadores que prestem serviços em segmentos de mercado que possam suportar a tarifa-base, acrescida, se o mercado o permitir, de uma taxa de rentabilidade.

5. As tarifas previstas no n.º 1 constam do directório da rede e vigoram pelo período deste, só podendo ser alteradas no âmbito da emissão de um novo documento.

ARTIGO 57.º

(Isenção ou abatimentos)

1. Os operadores que prestem serviços de transporte ferroviário em segmentos de mercado que possam suportar a tarifa-base podem requerer abatimentos ou isenções às tarifas para recuperação total de custos aplicáveis a esses segmentos, ao abrigo do disposto no n.º 4 do artigo anterior.

2. Os pedidos de abatimentos ou isenções a que se refere o número anterior são decididos por Despacho Conjunto dos Ministros das Finanças e dos Transportes, sob parecer obrigatório do INCFA.

3. Na decisão sobre os pedidos de abatimentos e isenções a que se refere o número anterior, e, nomeadamente, no que respeita ao quantitativo do abatimento, o INCFA tem em conta o tipo de serviço prestado no segmento de mercado em causa e as condições em que o mesmo é prestado.

4. Se a decisão favorável do pedido de abatimento ou isenção de tarifas para recuperação total de custos não for suficiente para viabilizar a prestação de serviço, nomeadamente nos casos em que o operador também não consegue suportar a tarifa-base, o pedido deve ser indeferido.

5. O diferencial nas receitas do gestor da infra-estrutura resultante da aplicação de abatimentos ou isenções às tarifas para recuperação total de custos é compensado pelo Estado por forma a manter o equilíbrio financeiro do gestor da infra-estrutura assegurado pelo artigo 63.º.

ARTIGO 58.º

(Tarifa para recuperação de investimento)

1. Nos casos em que o gestor da infra-estrutura venha a suportar os custos a longo prazo decorrentes de projectos específicos de investimento por si decididos ou suportados, ou que venham a ser objecto de planos de investimento específico, as tarifas aplicáveis a esses troços podem reflectir os custos dos investimentos, não se considerando como tal os custos financeiros, desde que se verifique, cumulativamente:

- a) Que os referidos projectos aumentam a eficácia ou a relação custo/eficácia da exploração ferroviária;
- b) Que os referidos projectos, de outro modo, não pudessem ter sido ou possam ser realizados.

2. A faculdade prevista no número anterior pode ser acompanhada de acordos sobre a partilha de riscos associados aos novos investimentos entre o gestor da infra-estrutura e os operadores que a utilizem.

SUBSECÇÃO IV
Descontos e Regimes Especiais

ARTIGO 59.º
(Descontos)

1. O gestor da infra-estrutura não pode efectuar descontos às tarifas calculadas com respeito das regras a que se refere o n.º 2 do artigo 52.º, excepto quando os mesmos:

- a) Se limitem a reflectir a economia real de custos administrativos realizada pelo gestor da infra-estrutura na disponibilização da mesma, desde que não esteja já reflectida no cálculo das tarifas, ou;
- b) Se destinem a incentivar o desenvolvimento de novos serviços ferroviários; ou
- c) Se destinem a incentivar a utilização de linhas consideravelmente subutilizadas.

2. A aplicação de descontos pelo gestor da infra-estrutura deve garantir o cumprimento das normas em matéria de concorrência.

3. Nos casos previstos nas alíneas b) e c) do n.º 1, os descontos devem estar disponíveis para todos os utilizadores da infra-estrutura, serem destinados a fluxos de tráfego determinados e vigorarem por períodos de tempo limitados.

4. Os descontos incidem sempre sobre as tarifas aplicadas a uma secção específica da infra-estrutura.

5. Os descontos constam obrigatoriamente no directório da rede e são disponibilizados a todos os operadores que efectuem serviços semelhantes nos troços abrangidos.

ARTIGO 60.º
(Regime de melhoria de desempenho)

1. O gestor da infra-estrutura pode prever mecanismos associados às tarifas pela utilização da infra-estrutura que correspondam a um regime de melhoria de desempenho, nomeadamente por via da minimização das perturbações à circulação, nos termos que vierem a ser definidos pela regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 52.º

2. O regime referido no número anterior pode incluir:

- a) Sanções de natureza contratual para actos que perturbem o funcionamento da rede;
- b) Compensação para as empresas afectadas pelas perturbações;
- c) Prémio para os desempenhos superiores às previsões.

3. O regime de melhoria de desempenho consta do directório da rede e é disponibilizado a todos os operadores de forma não discriminatória.

ARTIGO 61.º
(Sistemas de compensação de custos ambientais, de acidentes e de infra-estrutura não cobertos)

1. Pode ser criado um sistema de compensação pela utilização de infra-estrutura ferroviária, por Decreto Executivo Conjunto dos Ministros das Finanças, dos Transportes e do Ambiente.

2. O sistema de compensação pode abranger custos ambientais, de acidentes e da infra-estrutura comprovadamente não cobertos nos modos de transporte concorrentes, desde que, cumulativamente:

- a) Esses custos excedam os custos equivalentes do caminho-de-ferro;
- b) O sistema vigore por um período de tempo limitado, previamente definido;
- c) Quando uma compensação seja atribuída a um operador que goze de um direito exclusivo, a mesma seja acompanhada de benefícios comparáveis para os utilizadores;
- d) A metodologia de cálculo da compensação seja tornada pública antecipadamente, por forma a demonstrar quais os custos específicos da infra-estrutura de transporte concorrente não cobertos, que o transporte ferroviário permite evitar;
- e) O sistema seja disponibilizado a todas as empresas em condições semelhantes e não discriminatórias.

3. O sistema de compensação criado pelo Decreto Executivo Conjunto a que se refere o n.º 1 consta do directório da rede e vigora pelo período deste, só podendo ser alterado no âmbito da emissão de um novo documento.

SUB-SECÇÃO V
Obrigações de Informação

ARTIGO 62.º
(Obrigações de informação)

1. O gestor da infra-estrutura está obrigado a apresentar, quando tal lhe seja solicitado pelo INCFA, toda a informação necessária para atestar a conformidade dos procedimentos adoptados com a legislação e regulamentação em vigor.

2. As informações fornecidas no âmbito do número anterior devem habilitar o INCFA a avaliar a conformidade das tarifas cobradas com o presente Diploma, com a regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 52.º com o directório da rede e com as recomendações ou instruções que venham a ser emitidas pela mesma entidade.

CAPÍTULO V
Financiamento do Serviço Público de Gestão da Infra-Estrutura

ARTIGO 63.º
(Equilíbrio de contas do gestor da infra-estrutura)

1. As contas do gestor da infra-estrutura devem apresentar um equilíbrio entre:

- a) Os proveitos provenientes das tarifas pela utilização da infra-estrutura, os excedentes provenientes de outras actividades comerciais e o financiamento estatal, se necessário por via de pagamentos adiantados; e

b) Os custos de serviço público de gestão, manutenção e conservação da infra-estrutura.

2. Sem prejuízo do eventual objectivo a longo prazo, de cobertura tendencial, pelo utilizador, dos custos de infra-estrutura, em todos os modos de transporte com base numa concorrência internacional equitativa e não discriminatória, sempre que o transporte ferroviário esteja em condições de concorrer com outros modos de transporte, nomeadamente quando existe um nível equivalente de internalização dos custos ambientais nos outros modos de transporte, no quadro da tarifação prevista no presente capítulo, o gestor da infra-estrutura deve atingir o equilíbrio referido no n.º 1 sem beneficiar de financiamento estatal.

3. Para aferição do equilíbrio referido no n.º 1 e como forma de determinar a necessidade de compensações por parte do Estado ao serviço público de gestão da infra-estrutura deve ser adoptado um método de imputação que demonstre, de forma transparente, que são apenas considerados os custos com a actividade de gestão, manutenção, conservação e disponibilização da infra-estrutura.

4. A demonstração referida no número anterior determina a separação contabilística entre a actividade de serviço público de gestão da infra-estrutura e as restantes actividades do gestor de infra-estrutura, sem prejuízo da contabilização dos excedentes eventualmente resultantes destas actividades, a título de receita, nos termos previstos na alínea a) do n.º 1.

5. O gestor da infra-estrutura tem acesso, tendo devidamente em conta as exigências de segurança e a preservação e melhoria da qualidade de serviço da infra-estrutura, a incentivos para a implementação de programas de investimento conducentes à redução dos custos de fornecimento da infra-estrutura e do nível das tarifas de acesso à mesma.

6. Os incentivos referidos no número anterior são atribuídos no âmbito de contratos-programa de investimento celebrados entre o gestor da infra-estrutura e o Estado, por um prazo mínimo de três anos, dos quais constem:

- a) Os termos em que é atribuído o incentivo;
- b) Os prazos dos pagamentos a suportar pelo Estado;
- c) O período de execução do contrato-programa.

7. Para efeitos da alínea b) do n.º 1 do presente artigo, não são considerados como custos do serviço público de gestão da infra-estrutura os custos financeiros e extraordinários.

8. Os custos extraordinários decorrentes de calamidade natural devem ser compensados pelo Estado.

CAPÍTULO VI Segurança

ARTIGO 64.º (Certificados de segurança)

1. A utilização da infra-estrutura ferroviária depende da titularidade de um certificado de segurança.

2. O certificado de segurança é emitido por um período máximo de cinco anos.

3. A emissão, alteração, suspensão e revogação de certificados de segurança compete ao INCFA.

4. Os pedidos são apresentados junto do gestor da infra-estrutura que, no prazo de 30 dias úteis, os remete ao INCFA, acompanhados de parecer quanto ao cumprimento do disposto nas alíneas c), d), e e) e no corpo do n.º 8 do presente artigo.

5. O INCFA decide os pedidos num prazo de 30 dias úteis contados a partir da data em que receba o pedido ou a informação que entenda dever solicitar sobre o mesmo.

6. A falta de decisão nesse prazo importa indeferimento do pedido.

7. Os certificados de segurança são emitidos para cada tipo de serviço e em função das características tecnológicas da parte da rede em que se desenvolve o mesmo, podendo ser emitidos certificados de segurança para itinerários específicos.

8. Os certificados de segurança são emitidos às empresas de transporte ferroviário que cumpram as regras legais e regulamentares em matéria de segurança aplicáveis ao pessoal, ao material circulante e à sua organização interna, incluindo as regras relativas à formação do pessoal incumbido da condução e do acompanhamento dos comboios, e que, cumulativamente:

- a) Demonstrem que o pessoal necessário à realização do transporte, incluindo o pessoal responsável pela condução, pelo acompanhamento da condução, pela preparação e ensaio de composições, pela inspecção do material circulante em trânsito, pela manobra de comboios e pela segurança do transporte de mercadorias perigosas, é competente e se encontra, quando necessário, devidamente credenciado para o exercício das suas funções nos serviços ou operações a realizar;
- b) Demonstrem que cada unidade de material circulante a utilizar se encontra autorizada para circular na infra-estrutura onde os serviços ou operações se realizam, quando essa autorização seja requerida;
- c) Demonstrem possuir um sistema de gestão de segurança adequado aos serviços ou operações e ao itinerário a adoptar, incluindo procedimentos para situações de emergência compatíveis com os que vigoram na infra-estrutura a utilizar;
- d) Demonstrem que a gestão dos serviços ou operações a efectuar, incluindo procedimentos relativos à vigilância em serviço do material circulante em trânsito, pelas manobras dos comboios, segurança do transporte de mercadorias perigosas, procedimentos para o pessoal da condução e de acompanhamento, procedimentos para forma-

ção de composições, ensaios e verificações antes da partida, é adequada aos itinerários a adoptar;

- e) Identifiquem as regras nacionais aplicáveis aos serviços ou operações a realizar, ao pessoal e ao material circulante, e descrevam como o seu cumprimento é assegurado pelo Sistema de Gestão da Segurança.

9. Para efeitos do número anterior, o pedido de certificado de segurança é obrigatoriamente instruído com:

- a) Comprovativo de homologação ou aceitação, pelo INCFA, de cada unidade de material circulante que integra as composições a utilizar para prestação do serviço;
- b) Documentação detalhada que comprove:
- i) Estrutura de organização e gestão da empresa e o grau de experiência e ou conhecimentos necessários para o exercício seguro e eficaz de um controlo de exploração e de uma actividade de supervisão em relação ao tipo de operações para o qual se requeira o acesso à infra-estrutura;
- ii) Natureza e os procedimentos de manutenção do material circulante no que se refere, nomeadamente, às normas de segurança;
- iii) habilitações do pessoal necessário para a realização de comboios, e responsável pela segurança, designadamente os maquinistas, e os procedimentos de formação de pessoal.

10. O INCFA pode, fundamentalmente, exigir aos requerentes ou ao gestor de infra-estrutura informação complementar, bem como toda a documentação que considere necessária.

11. Todas as despesas necessárias à verificação, por parte das entidades competentes, do cumprimento das exigências de que depende a emissão de um certificado de segurança são suportadas pelo requerente, sem prejuízo do pagamento das taxas a que se refere o artigo 66.º

12. A instrução dos processos está sujeita aos princípios do procedimento administrativo.

13. Da decisão do INCFA cabe recurso para os tribunais, nos termos da lei.

14. O modelo do certificado de segurança é aprovado por Despacho do Ministro dos Transportes no prazo de 30 dias após a entrada em vigor do presente Diploma.

ARTIGO 65.º

(Alteração, suspensão e revogação de certificados de segurança)

1. O INCFA pode revogar o certificado de segurança com fundamento na falta de verificação superveniente das condições que determinaram a sua emissão ou no incumprimento de exigências nelas estabelecidas.

2. O INCFA pode suspender, total ou parcialmente, o certificado de segurança até que seja decidida a sua alteração ou revogação.

3. O acto que determina a suspensão do certificado de segurança fixa a duração da suspensão e os pressupostos de cuja verificação depende a cessação da mesma.

4. Qualquer modificação às condições que determinaram a emissão de um certificado de segurança deve ser comunicada de imediato ao INCFA.

ARTIGO 66.º

(Taxas)

1. Pela prática de actos em matéria de certificados de segurança são devidas taxas.

2. As taxas a que se refere o número anterior constituem receita própria do INCFA e o seu montante e forma de pagamento são definidos por Decreto Executivo Conjunto dos Ministros das Finanças e dos Transportes, a publicar no prazo de 30 dias após a entrada em vigor do presente Diploma.

CAPÍTULO VII **Entidade Reguladora**

ARTIGO 67.º

(Exercício do poder regulamentar)

1. Os normativos técnicos emitidos pelo INCFA ao abrigo do presente Diploma devem observar os princípios da legalidade, da necessidade, da clareza, da participação e da publicidade.

2. A emissão ou alteração dos normativos técnicos que seja feita pelo INCFA ao abrigo do presente Diploma está sujeita a homologação do Ministro dos Transportes.

ARTIGO 68.º

(Fiscalização)

1. A fiscalização do cumprimento do disposto no presente Diploma compete ao INCFA.

2. No âmbito da respectiva competência, o INCFA pode, junto de empresas de transporte ferroviário, de gestores da infra-estrutura ou de terceiros, proceder a todas as investigações e verificações necessárias, nomeadamente através de inquéritos, auditorias e outras acções de controlo sobre modelos e procedimentos de gestão interna, práticas de gestão e modelos de exploração.

3. Para efeitos do disposto no número anterior o INCFA dispõe de:

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

4. Pelo exercício da competência referida no n.º 1, pode o INCFA cobrar os respectivos custos, devendo detalhar os mesmos.

ARTIGO 69.º

(Promoção e defesa da concorrência)

1. No âmbito da aplicação das regras de concorrência, compete ao INCFA colaborar com a Autoridade de Concorrência, podendo realizar estudos e outras análises dos mercados em causa e transmitir-lhe os resultados obtidos.

2. No âmbito das respectivas competências, as modalidades de cooperação entre o INCFA e a Autoridade da Concorrência são definidas por protocolo.

3. Sem prejuízo do disposto na legislação sobre a concorrência, compete ao INCFA promover o respeito pela livre concorrência nos mercados dos serviços ferroviários abrangidos pelo presente Diploma.

4. Em todas as matérias abrangidas pelo presente Diploma relativamente às quais tenha competência, o INCFA assegurará a conformidade das suas decisões com as normas de defesa da concorrência.

**ARTIGO 70.º
(Recursos)**

1. Qualquer interessado, discordando fundamentadamente do directório da rede ou dos critérios neles incluídos, pode apresentar recurso para o INCFA no prazo de 15 dias úteis a contar da data do seu conhecimento.

2. Qualquer interessado, no prazo de 15 dias úteis a contar da data em que tenha conhecimento do facto, pode apresentar recurso junto do INCFA do nível ou estrutura das tarifas devidas pela utilização da infra-estrutura que tenha pago ou possa vir a pagar.

3. Qualquer interessado que considere ter sido alvo de tratamento injusto ou discriminatório pode recorrer junto do INCFA das decisões do gestor da infra-estrutura em matéria de atribuição de canais horários, incluindo a decisão sobre pedidos pontuais, no prazo de 15 dias úteis a contar da comunicação da decisão a que se refere no n.º 2 do artigo 48.º do presente Diploma.

**ARTIGO 71.º
(Procedimento para recurso)**

1. Os recursos a que se refere o artigo anterior são apresentados junto do gestor da infra-estrutura, com conhecimento ao INCFA.

2. Compete ao gestor da infra-estrutura receber o recurso, remetendo-o ao INCFA no prazo de 15 dias úteis.

3. O processo deve ser instruído pelo INCFA com os seguintes elementos:

- a) Petição de recurso;
- b) Resposta do gestor da infra-estrutura ao recurso;
- c) Posição dos outros operadores de transporte ferroviário afectados pelo eventual deferimento do recurso, sendo esse o caso;
- d) Directório da rede;
- e) Pedido ou pedidos de canais horários indeferidos que sejam objecto de recurso, sendo esse o caso;
- f) Actas das reuniões entre o gestor da infra-estrutura e os operadores de transporte ferroviário em que a matéria objecto do recurso tenha sido tratada;
- g) Horário técnico aprovado, sendo esse o caso;
- h) Dados de base e cálculos levados a efeito para determinação da tarifação de uso das infra-estruturas, caso seja este o motivo do recurso.

4. O INCFA solicita as informações que considere relevantes ao gestor da infra-estrutura, aos operadores de transporte ferroviário a terceiros.

5. O INCFA decide o recurso no prazo de 30 dias úteis a contar da recepção do processo e de toda a informação relevante, confirmando ou determinando a alteração da decisão do gestor da infra-estrutura.

**ARTIGO 72.º
(Queixas)**

1. Aos candidatos ou partes interessadas que considerem ter-lhes sido recusado o acesso a serviços ou instalações, impostas condições não equitativas ou discriminatórias ou que tenham sido lesados de qualquer outra forma no âmbito do presente Diploma assiste o direito de apresentar queixas ao INCFA.

2. Caso, oficiosamente ou na sequência de queixa, o INCFA constate a existência de evoluções negativas nos mercados dos serviços ferroviários abrangidos pelo âmbito do presente Diploma, o INCFA deve decidir, num prazo não superior a 60 dias úteis, sobre as medidas de correcção desses desenvolvimentos negativos, nomeadamente adoptando as medidas previstas no artigo seguinte ou, caso estas se afigurem insuficientes ou inadequadas, propondo à tutela sectorial alterações legislativas ou outras medidas que considere apropriadas.

**ARTIGO 73.º
(Imposição de acesso em condições equitativas e não discriminatórias)**

1. Caso constate, oficiosamente ou na sequência de reclamação, que uma ou mais empresas ou entidades que explorem as instalações ou prestem os serviços referidos no artigo 22.º recusaram, injustificadamente esse acesso, o INCFA pode determinar a concessão desse acesso em condições equitativas e não discriminatórias.

2. Para o exercício da competência referida no número anterior o INCFA dispõe dos poderes de fiscalização previstos no artigo 68.º.

3. Caso constate, oficiosamente ou na sequência de reclamação, que uma ou mais empresas que explorem as instalações ou prestam os serviços referidos no artigo 22.º concedem acesso a um requerente ou parte interessada mediante condições não equitativas ou discriminatórias, o INCFA pode determinar que sejam observadas as condições equitativas e não discriminatórias em que deve ser assegurado o acesso.

4. A apresentação de qualquer queixa ou reclamação não tem efeito suspensivo.

**ARTIGO 74.º
(Impugnação)**

1. As decisões de recursos e reclamações são vinculativas para todas as partes a que digam respeito, desde que as mesmas tenham tido oportunidade de intervir nos respectivos processos.

2. Das decisões do INCFA cabe recurso para os tribunais, nos termos da lei.

3. O recurso previsto no número anterior não tem efeito suspensivo.

ARTIGO 75.º
(Instruções e recomendações)

1. O INCFA pode emitir instruções vinculativas e recomendações em matéria de execução do presente Diploma.

2. O INCFA deve dar às instruções e recomendações a adequada publicidade.

ARTIGO 76.º
(Publicidade)

1. O INCFA publica anualmente um relatório relativo à execução do presente Diploma do qual constem, nomeadamente:

- a) O impacto do mesmo no desenvolvimento do sector;
- b) As licenças emitidas;
- c) As acções de fiscalização efectuadas e o resultado das mesmas;
- d) Os regulamentos de execução aprovados ou alterados;
- e) As recomendações ou instruções emitidas;
- f) As decisões tomadas em sede de reclamações ou recursos;
- g) Os processos transgressão e as decisões neles proferidas.

2. O disposto no número anterior não prejudica o dever de sigilo do INCFA quanto a matérias relacionadas com o segredo comercial ou industrial cuja divulgação deve ser considerada proibida.

3. Para efeitos do 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 de prática de um acto judicial.

CAPÍTULO VIII
Regime Sancionatório

ARTIGO 77.º
(Contravenções)

1. Constituem contravenções puníveis com multa de Kz: 1.000.000,00 a Kz: 44.000.000,00:

- a) A prestação do serviço público de transporte ferroviário de passageiros no território nacional sem concessão ou delegação para o efeito, quando exigidas nos termos da lei;
- b) A realização de serviços de transporte ferroviário sem licença adequada;
- c) A realização de serviço de transporte ferroviário sem certificado de segurança;
- d) O incumprimento da obrigação de subscrição de seguro de responsabilidade civil prevista no artigo 12.º;

e) A falta de comunicação, por parte das empresas de transporte ferroviário, de alterações que possam afectar o cumprimento dos requisitos de uma licença;

f) O incumprimento, por parte do gestor da infra-estrutura, das obrigações, procedimentos e de conteúdo, decorrentes do presente Diploma e das normas regulamentares aplicáveis, respeitantes à elaboração, edição ou publicitação do directório da rede;

g) O incumprimento, por parte do gestor da infra-estrutura, das obrigações de fornecimento, ao INCFA ou aos interessados, do directório da rede, ou das obrigações de prestação de informações suplementares correspondentes;

h) Qualquer decisão tomada pelo gestor da infra-estrutura em violação do disposto no directório da rede;

i) O desrespeito, por parte do gestor da infra-estrutura e no processo de repartição de capacidade, das obrigações constantes dos contratos de concessão de exploração de serviço de transporte ferroviário, ou de outros contratos de serviço públicos celebrados pelo Estado;

j) A falta de decisão dentro dos prazos previstos no presente Diploma, por parte do gestor da infra-estrutura, de pedidos de repartição de capacidade de infra-estrutura, aí se incluindo os pedidos pontuais;

k) A violação pelo gestor da infra-estrutura da obrigação de remeter aos operadores de transporte ferroviário o horário técnico elaborado, para pronúncia por escrito, nos termos do artigo 42.º do presente Diploma;

l) A não comunicação aos operadores de transporte ferroviário, pelo gestor da infra-estrutura, do horário técnico aprovado, nos termos do artigo 43.º do presente Diploma;

m) O tratamento discriminatório ou não equitativo, por parte do gestor da infra-estrutura ou de qualquer entidade detentora de instalações à qual deva ser concedido acesso, no cumprimento das obrigações que lhes incumbam nos termos do presente Diploma;

n) O incumprimento, por parte do gestor da infra-estrutura ou de empresas que prestem serviços auxiliares ou adicionais, das prestações a que estejam obrigados nos termos do disposto na secção III do capítulo IV do presente Diploma;

o) O incumprimento, das obrigações decorrentes do regime de melhoria de desempenho nos termos do artigo 60.º do presente Diploma;

- p) O incumprimento, por parte do gestor da infra-estrutura, da obrigação de remessa ao INCFA dos pedidos relativos a certificados de segurança e do parecer referido no n.º 4 do artigo 64.º do presente Diploma;
- q) O incumprimento, por parte de entidades sujeitas aos poderes de fiscalização do INCFA, da obrigação de apresentação ao INCFA de toda a documentação exigível, sempre que solicitada, ou a oposição, directa ou indirecta, ao exercício daquela fiscalização;
- r) A violação, pelo gestor da infra-estrutura, da obrigação de respeito pelo segredo comercial ou industrial da informação que lhe seja fornecida pelos operadores de transporte ferroviário;
- s) A não instrução atempada do processo de recurso, por parte do gestor da infra-estrutura, nos termos do n.º 2 do artigo 71.º do presente Diploma;
- t) O incumprimento de decisões do INCFA de recursos ou reclamações;
- u) O incumprimento de instruções vinculativas emitidas pelo INCFA.

2. Constitui contravenção, punível com multa de Kz: 100.000,00 a Kz: 500.000,00, o incumprimento, por parte das entidades sujeitas aos deveres de informação, das obrigações correspondentes que lhes incumbam por força do presente Diploma.

3. A negligência é punível.

4. A abertura e instrução de processos por contravenções previstas no presente artigo não dependem de queixa.

ARTIGO 78.º

(Instrução dos processos e aplicação das multas)

1. A instrução dos processos por contravenção prevista no presente Diploma compete ao INCFA.

2. A aplicação das multas previstas no presente Diploma compete ao INCFA.

ARTIGO 79.º

(Produto das multas)

A afectação do produto das multas faz-se da seguinte forma:

- a) 40% para o INCFA;
- b) 60% para o Estado.

CAPÍTULO IX

Disposições Finais e Transitórias

ARTIGO 80.º

(Empresas gestoras de infra-estruturas)

1. As empresas gestoras de infra-estruturas devem ser criadas, obedecendo ao disposto no Decreto Presidencial n.º 195/10, de 2 de Setembro, que aprova o Estudo da Reforma e do Modelo Institucional para o Sector Ferroviário.

2. Transitóriamente, e até que sejam criadas as empresas referidas no número anterior, a gestão das infra-estruturas da rede ferroviária nacional é feita da seguinte forma:

- a) A Empresa do Caminho de Ferro de Luanda-E. P. é a gestora das Infra-Estruturas da Rede Ferroviária de Luanda/Malanje;
- b) A Empresa do Caminho de Ferro de Benguela-E. P. é a gestora das Infra-Estruturas da Rede Ferroviária de Lobito/Benguela/Luau;
- c) A Empresa do Caminho de Ferro de Moçâmedes-E.P. é a gestora das Infra-Estruturas da Rede Ferroviária de Namibe/Menongue.

ARTIGO 81.º

(Contratos de acesso à infra-estrutura e acordos-quadro)

O disposto nos artigos 21.º e 49.º aplica-se imediatamente, com as necessárias adaptações, a acordos que, celebrados antes da entrada em vigor do presente Diploma, visem a produção de efeitos jurídicos em momento posterior a essa entrada em vigor.

ARTIGO 82.º

(Recomendações e instruções)

O INCFA pode, a pedido de qualquer parte interessada, ou oficiosamente, emitir recomendações e instruções, nos termos previstos no presente Diploma, relativos à concretização das disposições transitórias do mesmo.

ARTIGO 83.º

(Tarifação dos serviços essenciais)

A tarifação dos serviços essenciais, tais como definidos no presente Diploma, obedece, no período referido no artigo anterior, às regras previstas na presente secção, podendo o INCFA emitir recomendações ou instruções complementares que se revelem necessárias à adequada implementação das mesmas.

ARTIGO 84.º

(Taxas dos serviços essenciais)

1. As taxas de utilização dos serviços essenciais, por comboio/quilómetro, resultam da divisão dos custos directamente imputáveis a cada serviço essencial pelas capacidades utilizáveis, também em comboios/quilómetros, em cada parte da rede onde os serviços podem ser prestados, considerando ainda diferenciações consoante a tipologia dos mesmos serviços.

2. O valor a pagar pelos operadores é o resultante da aplicação das taxas referidas no n.º 1 aos comboios/quilómetros efectivamente realizados.