publicado no *Diário da República,* 2.ª série, n.º 157, de 17 de Agosto de 2011, subdelego no Comandante do Destacamento Territorial de Pombal, Capitão de Cavalaria Henrique Fernando de Oliveira Faria, a competência para a prática dos seguintes actos:

a) Assinatura de guias de marcha e guias de transporte.

2 — A subdelegação de competências a que se refere este despacho entende-se sem prejuízo de poderes de avocação e superintendência.
3 — O presente despacho produz efeitos desde 05 de Setembro de 2011.
4 — Nos termos do n.º 3 do artigo 137.º, do Código do Procedimento Administrativo, ficam ratificados todos os actos praticados, no âmbito das matérias ora subdelegadas, até à sua publicação no *Diário da República.*

28 de Novembro de 2011. — O Comandante do Comando Territorial de Leiria, *José Luís Grainha da Câmara Lomelino,* coronel.

205424484

Despacho n.º 16689/2011

1 — Ao abrigo das disposições consagradas nos artigos 35.º a 41.º do Código do Procedimento Administrativo e no uso da faculdade que me foi conferida pela alínea *b*) do n.º 2 do Despacho n.º 10329/2011, do Tenente-General, Comandante-Geral da Guarda Nacional Republicana, publicado no *Diário da República,* 2.ª série, n.º 157, de 17 de Agosto de 2011, subdelego na Comandante do Destacamento Territorial de Caldas da Rainha, Capitão de Infantaria Ana Sofia de Sousa Guedes Vaz, a competência para a prática dos seguintes actos:

a) Assinatura de guias de marcha e guias de transporte.

2 — A subdelegação de competências a que se refere este despacho entende-se sem prejuízo de poderes de avocação e superintendência.
3 — O presente despacho produz efeitos desde 5 de Setembro de 2011.
4 — Nos termos do n.º 3 do artigo 137.º, do Código do Procedimento Administrativo, ficam ratificados todos os actos praticados, no âmbito das matérias ora subdelegadas, até à sua publicação no *Diário da República.*

28 de Novembro de 2011. — O Comandante do Comando Territorial de Leiria, *José Luís Grainha da Câmara Lomelino,* coronel.

205424524

Despacho n.º 16690/2011

1 — Ao abrigo das disposições consagradas nos artigos 35.º a 41.º do Código do Procedimento Administrativo e no uso da faculdade que me foi conferida pela alínea *b*) do n.º 2 do Despacho n.º 10329/2011, do Tenente -General, Comandante-Geral da Guarda Nacional Republicana, publicado no *Diário da República,* 2.ª série, n.º 157, de 17 de Agosto de 2011, subdelego no Comandante do Destacamento Territorial de Leiria, Capitão de Infantaria Rui Miguel da Silva Pereira, a competência para a prática dos seguintes actos:

a) Assinatura de guias de marcha e guias de transporte.

2 — A subdelegação de competências a que se refere este despacho entende-se sem prejuízo de poderes de avocação e superintendência.
3 — O presente despacho produz efeitos desde 19 de Setembro de 2011.
4 — Nos termos do n.º 3 do artigo 137.º, do Código do Procedimento Administrativo, ficam ratificados todos os actos praticados, no âmbito das matérias ora subdelegadas, até à sua publicação no *Diário da República.*

28 de Novembro de 2011. — O Comandante do Comando Territorial de Leiria, *José Luís Grainha da Câmara Lomelino,* coronel.

205423811

Despacho n.º 16691/2011

1 — Ao abrigo das disposições consagradas nos artigos 35.º a 41.º do Código do Procedimento Administrativo e no uso da faculdade que me foi conferida pela alínea *b*) do n.º 2 do Despacho n.º 10329/2011, do Tenente -General, Comandante-Geral da Guarda Nacional Republicana, publicado no *Diário da República,* 2.ª série, n.º 157, de 17 de Agosto de 2011, subdelego no Comandante do Destacamento de Trânsito de Leiria, Capitão de Infantaria João Fernando Reis Rodrigues de Amorim, a competência para a prática dos seguintes actos:

a) Assinatura de guias de marcha e guias de transporte.

2 — A subdelegação de competências a que se refere este despacho entende-se sem prejuízo de poderes de avocação e superintendência.
3 — O presente despacho produz efeitos desde 05 de Setembro de 2011.
4 — Nos termos do n.º 3 do artigo 137.º, do Código do Procedimento Administrativo, ficam ratificados todos os actos praticados, no âmbito das matérias ora subdelegadas, até à sua publicação no *Diário da República.*

28 de Novembro de 2011. — O Comandante do Comando Territorial de Leiria, *José Luís Grainha da Câmara Lomelino,* coronel.

205424208

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Polícia Judiciária

Unidade de Recursos Humanos e Relações Públicas

Despacho (extracto) n.º 16692/2011

Por despacho do Exmo. Senhor Director Nacional Adjunto da Polícia Judiciária, Dr. Pedro do Carmo, de 08.11.2011:

Foi autorizada a licença sem vencimento pelo período de um ano à Mestre Filipa Teresa Lopes da Silva Belchior, especialista superior da Polícia Judiciária, a partir de 01.12.2011, nos termos do artigo 76.º do Decreto-Lei n.º 100/99, de 31 de Março.
(Não está sujeito a fiscalização prévia do Tribunal de Contas)

30 de Novembro de 2011. — Pela Directora da Unidade, *João Prata Augusto.*

205425083

MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO

Gabinete do Secretário de Estado da Energia

Despacho n.º 16693/2011

Por despacho do Ministro de Economia, da Inovação e do Desenvolvimento, publicado no *Diário da República,* 2.ª série, n.º 12, de 18 de Janeiro de 2011, foi nomeado o licenciado Pedro Manuel de Sousa Gonçalves, em regime de comissão de serviço, para exercer as funções de subdirector-geral da Direcção-Geral de Energia e Geologia.
A referida comissão de serviços terminou no passado dia 21 de Junho, sendo ratificados todos os actos praticados desde essa data até 30 de Novembro de 2011.
Ao cessar esta comissão de serviço, cumpre-me manifestar público louvor ao engenheiro Pedro Manuel de Sousa Gonçalves pelo profissionalismo, competência e disponibilidade com que sempre desempenhou as suas funções.

30 de Novembro de 2011. — O Secretário de Estado da Energia, *Henrique Joaquim Gomes*.

205425489

Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P.

Regulamento n.º 630/2011

Regulamento que estabelece o regime de tarifação para a rede ferroviária nacional

O modelo de regulação do sector ferroviário português tem no Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, revisto e alterado pelo Decreto-Lei n.º 231/2007, de 14 de Junho e pelo Decreto-Lei n.º 20/2010, de 24 de Março, o seu quadro legal de referência. Nele se definem as condições de prestação dos serviços de transporte ferroviário por caminho-de-ferro e de gestão da infra-estrutura, particularmente no que diz respeito às tarifas pelo uso da infra-estrutura e aos poderes da entidade reguladora. Esgotado que está o prazo do modelo tarifário em vigor e, presente os compromissos assumidos pelo Estado Português relativamente à revisão do modelo de tarifação e de intervenção da entidade reguladora, a Unidade de Regulação Ferroviária, propôs um novo normativo que consubstancia novas regras para a tarifação da infra-estrutura ferroviária.
Foram observados os procedimentos de audição legalmente previstos.
Assim, sob proposta da Unidade de Regulação Ferroviária, institucionalmente alocada ao IMTT, IP, mas dotada de autonomia técnica e

independência funcional nos termos do artigo 17.º, n.º 3 do Decreto-Lei n.º 210/2006, de 27 de Outubro, ponderadas as sugestões apresentadas no decurso da consulta às entidades previstas no artigo 67.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, revisto e alterado pelos Decretos -Leis n.os 231/2007, de 14 de Junho e 20/2010, de 24 de Março, no exercício das competências que lhe são conferidas pelas alínea *h*) do n.º 1 do artigo 21.º da lei Quadro dos Institutos Públicos, o Conselho Directivo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P., deliberou em reunião realizada no dia 2 de Dezembro de 2011, aprovar o presente Regulamento.

5 de Dezembro de 2011. — O Presidente do Conselho Directivo, *Carlos Alberto do Maio Correia.*

CAPÍTULO I

Disposições e princípios gerais

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente regulamento tem por objecto estabelecer os métodos e as regras de cálculo na fixação, determinação e cobrança das tarifas devidas pela prestação dos serviços essenciais, adicionais e auxiliares, a operadores, por um gestor da infra-estrutura ou por outro prestador de serviços, nos termos do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, alterado pelos Decretos-Lei n.º 231/2007, de 14 de Junho e 20/2010, de 24 de Março, doravante designado por Decreto-Lei n.º 270/03.

2 — O presente regulamento inclui ainda regras sobre:

a) Definição das actividades dos gestores da infra-estrutura;
b) Contas de regulação.

Artigo 2.º

Âmbito

1 — O presente regulamento aplica-se a todas as entidades que detiverem a gestão de infra-estruturas ferroviárias, ou de partes delas, abrangidas pelo âmbito de aplicação do decreto-lei n.º 270/2003.

2 — O presente regulamento aplica-se às entidades que prestem serviços adicionais e auxiliares, quando, nos termos previstos na secção III do capítulo III, se devam considerar como únicos prestadores de serviço, na acepção do artigo 55.º, n.º 2 do Decreto-Lei n.º 270/2003.

3 — O presente regulamento aplica-se ainda a toda a rede ferroviária nacional e, com as necessárias adaptações, às redes autónomas constantes no Anexo I do Decreto-Lei n.º 270/03.

Artigo 3.º

Definições

1 — Para efeitos do presente regulamento, entende-se que:

a) «Acesso ao fornecimento de serviços nas estações de passageiros, seus edifícios e outras instalações» abrange as actividades de:

i) Gestão e supervisão da manutenção e conservação dos mesmos;
ii) Garantia dos acessos aos cais e plataformas, incluindo elevadores e escadas rolantes;
iii) Segurança das estações de passageiros, seus edifícios, cais, plataformas e outras instalações;
iv) Manutenção, conservação e disponibilização dos cais e plataformas, incluindo as coberturas dos mesmos para prestação de serviços de transporte ferroviário, bem como das áreas afectas à utilização de serviços para os passageiros;

b) «Acesso por via férrea aos feixes de resguardo», abrange a utilização das vias de serviço que dão acesso a esses mesmos feixes de resguardo, incluindo:

i) Gestão e supervisão da manutenção e conservação dos acessos aos feixes de resguardo;
ii) Manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso aos feixes de resguardo;
iii) Manobras nas vias de serviço;

c) «Acesso por via férrea aos terminais de mercadorias», abrange a utilização das vias de serviço que dão acesso a esses mesmos terminais, incluindo:

i) Gestão e supervisão da manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso aos terminais;
ii) Manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso aos terminais de mercadorias;
iii) Manobras nas vias de serviço.

d) «Acesso por via férrea às estações de triagem», abrange a utilização das vias de serviço que dão acesso a essas mesmas estações, incluindo:

i) Gestão e supervisão da manutenção e conservação das vias que dão acesso às instalações de triagem;
ii) Manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso às instalações de triagem;
iii) Manobras nas mesmas vias de serviço e pela actividade de manutenção;

e) «Acesso por via férrea às instalações de abastecimento de combustível», a utilização das vias de serviço que dão acesso a essas mesmas instalações, incluindo:

i) Gestão e supervisão da manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso às instalações;
ii) Manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso às instalações;
iii) Manobras nas mesmas vias de serviço.

f) «Acesso por via férrea às instalações de formação das composições», a utilização das vias de serviço que dão acesso a essas mesmas instalações, incluindo:

i) Gestão e supervisão da manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso às instalações de formação das composições;
ii) Manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso às instalações de formação de composições;
iii) Manobras nas mesmas vias de serviço;

g) «Acesso por via férrea às instalações de manutenção e outras instalações técnicas», abrange a utilização das vias de serviço que dão acesso a essas mesmas instalações, incluindo:

i) Gestão e supervisão da manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso às instalações de manutenção e outras instalações técnicas;
ii) Manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso às instalações de manutenção e outras instalações técnicas;
iii) Manobras nas mesmas vias de serviço;

h) «Comando e controlo da circulação», abrange as actividades relativas à regulação, sinalização, expedição e transmissão de informações sobre a circulação ou movimentos de manobra do comboio, com excepção das informações de natureza comercial;
i) «Custo directamente imputável», é o custo que resulta, de forma directa, inequívoca e expressa da prestação dos serviços essenciais;
j) «Direito de utilização da capacidade concedida», abrange todas as actividades destinadas a garantir a conformidade dos serviços prestados com as condições de acesso contratadas;
k) «Estacionamento», é a imobilização do material circulante por períodos de tempo superiores a uma hora, desde que aquela não resulte de acidente ou incidente ou de outra causa não imputável ao operador;
l) «Gestor da infra-estrutura», é a entidade como tal considerada ao abrigo do Decreto-Lei n.º 270/2003, incluindo as entidades que detenham materialmente a gestão de uma ou partes de uma infra-estrutura ferroviária;
m) «Informações prestadas ao operador», todas as informações necessárias à operacionalização ou funcionamento do serviço para o qual a capacidade foi concedida, com exclusão das relativas ao comando e controlo da circulação e das informações de natureza comercial, fornecidas aos operadores e aos passageiros nas estações incluindo para tal:

i) Sinalética nas partes comuns das estações;
ii) Tabelas horárias e anúncios sonoros com informação relativa a chegadas e partidas, com indicação dos respectivos cais, plataformas e linhas de embarque e desembarque;

n) "Manutenção e conservação", abrange todas as intervenções que se destinem a assegurar as condições de utilização da infra-estrutura sem introdução de melhorias ou alteração das condições tecnológicas que resultem em aumentos de capacidade;
o) «Período regulatório», período que abrange um ou mais directórios de rede e para os quais são estabelecidas metas de regulação;
p) «Prestação de socorro ferroviário», são as actividades de prestação do socorro decorrentes de perturbação da circulação, resultante de falha técnica ou acidente, nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 270/2003;
q) "Terminal", é a instalação especialmente adaptada para permitir, quer a carga e ou descarga de mercadorias dos comboios de transporte de mercadorias, podendo incluir a integração de serviços ferroviários com os serviços rodoviários, marítimos, fluviais e aéreos, bem como a formação de comboios de mercadorias;

r) «Tratamento dos pedidos de capacidade», é a recepção, tratamento e inserção no horário técnico dos pedidos de capacidade e demais actividades a elas associadas;
s) «URF» é a Unidade de Regulação Ferroviária;
t) «Utilização das infra-estruturas e equipamentos de fornecimento, transformação e distribuição de energia eléctrica para tracção», compreende as seguintes actividades:

i) Gestão e supervisão da manutenção e conservação das subestações, da catenária, dos postos de catenária e dos transformadores;
ii) Comando, supervisão e gestão dos mesmos;
iii) Manutenção e conservação das subestações, da catenária, dos postos de catenária e dos transformadores;

u) «Utilização de vias, agulhas e entroncamentos», é a actividade relativa à utilização da via, nesta se compreendendo a plataforma da via, a plena via, os AMV, os taludes de escavação e de aterro, as faixas protectoras contra o fogo, os muros, as vedações e as obras de arte, bem como as pontes, os túneis e os aquedutos;

2 — Aplicam-se, nos casos omissos, as definições constantes do Decreto-Lei n.º 270/2003.

Artigo 4.º

Prazos

Os prazos estabelecidos no presente regulamento contam-se nos termos do artigo 72.º do Código do Procedimento Administrativo.

Artigo 5.º

Princípios gerais

1 — No exercício da sua actividade, o gestor da infra-estrutura deve observar os seguintes princípios:

a) Não discriminação entre operadores;
b) Tratamento equitativo, garantindo nomeadamente:

i) A identidade, em toda a rede sob sua gestão, dos princípios aplicáveis à tarifação dos serviços;
ii) Que as empresas que prestem serviços equivalentes num segmento análogo de mercado pagam tarifas equivalentes;

c) Transparência na formulação e fixação das tarifas e na fundamentação das mesmas;
d) Transparência nas contas de regulação;

2 — O gestor da infra-estrutura deverá ainda organizar os seus serviços de forma a obter o máximo de ganhos de eficiência e a não provocar variações bruscas nos seus níveis de custos e no valor das tarifas cobradas.
3 — As tarifas a cobrar pela utilização da infra-estrutura são divulgadas anualmente, pelo gestor responsável pela publicação do directório da rede ferroviária, em tabelas, identificando-se os serviços e as partes da infra-estrutura sobre que incidem.

CAPÍTULO II

Contas de Regulação

Artigo 6.º

Actividade dos gestores de infra-estruturas

1 — Para efeitos do presente regulamento, entende-se que os gestores de infra-estrutura desenvolvem as seguintes actividades:

a) Gestão da conservação da infra-estrutura ferroviária;
b) Gestão dos sistemas de comando, controlo e segurança da circulação na infra-estrutura ferroviária;
c) Gestão da capacidade da infra-estrutura ferroviária.

2 — A actividade de gestão da conservação da infra-estrutura ferroviária inclui as seguintes componentes:

a) Conservação da via e outras instalações fixas;
b) Planeamento da actividade de gestão da conservação;
c) Controlo dos parâmetros operacionais de qualidade, segurança, fiabilidade e economia;
d) Gestão de acidentes e incidentes com implicações na infra-estrutura.

3 — A actividade de gestão de comando e controlo da circulação da infra-estrutura ferroviária inclui as seguintes componentes:

a) Gestão do comando e controlo da circulação;
b) Gestão do pessoal operacional afecto à circulação;
c) Gestão dos aspectos relacionados com segurança, incluindo a gestão operacional de ocorrências;
d) Autorização e controlo dos condicionamentos da infra-estrutura.

4 — A actividade de gestão da capacidade da infra-estrutura ferroviária inclui as seguintes componentes:

d) Análise da capacidade;
e) Atribuição da capacidade aos operadores;
f) Planeamento dos condicionamentos da infra-estrutura;
g) Medição, controlo, facturação e cobrança da capacidade utilizada.

Artigo 7.º

Obrigação de apresentação de contas de regulação

1 — As empresas que detêm a gestão da infra-estrutura ou de elementos desta e que cobram tarifas ao abrigo do presente regulamento, devem manter actualizada a contabilidade relativa ao serviço público de gestão, conservação, manutenção e disponibilização da infra-estrutura ferroviária, adiante denominada abreviadamente por «contas de regulação».
2 — As contas de regulação são elaboradas por períodos de regulação, abrangendo três anos cada um desses períodos.
3 — As contas de regulação devem ser revistas e enviadas anualmente à URF até ao dia 31 de Maio.
4 — As contas de regulação são aprovadas pela URF.
5 — Se as contas apresentadas não estiverem em conformidade com o disposto no presente regulamento, a URF determinará, no prazo de 30 dias, os aspectos a serem corrigidos.
6 — As empresas obrigadas à apresentação de contas de regulação devem proceder às correcções mencionadas no número anterior no prazo de 30 dias, sob pena de contra elas ser instaurado processo de contra-ordenação ao abrigo do artigo 77.º do Decreto-Lei n.º 270/2003.
7 — As contas de regulação serão acompanhadas de um relatório, elaborado por uma empresa de auditoria independente da empresa obrigada à apresentação das contas de regulação, comprovando que as contas e as regras contabilísticas para efeitos de elaboração das contas de regulação observam o estabelecido no presente regulamento e nas normas e metodologias complementares.
8 — O primeiro período de regulação inicia-se com a entrada em vigor do presente regulamento.

Artigo 8.º

Elaboração de contas de regulação

1 — As entidades obrigadas à apresentação de contas de regulação devem elaborar as mesmas, incluindo toda a informação que permita identificar, de forma clara, detalhada e suficiente, os custos e proveitos, de acordo com as indicações constantes nos Anexos I e II ao presente regulamento e fundamentar as tarifas.
2 — As contas de regulação referentes a cada um dos anos do período regulatório devem conter:

a) O mapa anual das intervenções programadas de manutenção relativo ao período regulatório, com a previsão dos respectivos custos e calendário temporal das intervenções;
b) O mapa das intervenções programadas de manutenção e as intervenções intempestivas realizadas nos últimos três anos e respectivo custo;
c) O mapa dos investimentos e respectivas fontes de financiamento associados às actividades previstas no Anexo I e II, bem como os restantes elementos necessários à compreensão da aplicação do presente regulamento, no período regulatório;
d) Os custos imputados às actividades referidas nas alíneas *b*) e *c*), agregados como decorre do artigo 24.º;
e) As contas encerradas relativas ao exercício anterior ao período regulatório ou as dos exercícios do período regulatório entretanto encerradas;
f) Os proveitos provenientes das tarifas pela utilização da infra-estrutura;
g) A informação da capacidade da infra-estrutura, utilizável e utilizada;
h) Os excedentes provenientes de outras actividades comerciais ou outros gerados por quaisquer activos detidos pelo gestor da infra-estrutura;
i) O financiamento estatal, se necessário por via de pagamentos adiantados;
j) Os custos do serviço público de gestão, manutenção e conservação da infra-estrutura;
k) Os custos comuns identificados para o cálculo da tarifa de recuperação total de custos.

3 — As contas de regulação obedecem às regras estabelecidas no presente regulamento e às normas e metodologias complementares emitidas pela URF.

4 — Os valores comuns quer às actividades reguladas quer às demais prosseguidas pela empresa gestora da infra-estrutura, nomeadamente no que concerne às redes autónomas constantes do Anexo I do Decreto-Lei n.º 270/2003, devem ser identificados em rubricas próprias, sendo obrigatória a fundamentação dos critérios usados na imputação a cada actividade.

5 — Os critérios referidos no número anterior devem ser claros e objectivos e a empresa deve disponibilizar a informação de suporte que permita a verificação das repartições e imputações referidas.

6 — Os valores previsionais utilizados nas contas de regulação têm de ser devidamente justificados incluindo os seus pressupostos.

7 — As normas contabilísticas a aplicar são as que se encontram em vigor à data de elaboração das contas de regulação.

CAPÍTULO III

Tarifas Reguladas

SECÇÃO I

Disposições Gerais

Artigo 9.º

Instrumentos aplicáveis à fixação de tarifas

1 — A fixação de tarifas far-se-á de acordo com o Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, com o presente regulamento e com as instruções emitidas pela URF.

2 — Na fixação de tarifas são tidas em conta as decisões da URF em sede de recurso ou reclamação, ao abrigo do disposto nos artigos 70.º, 72°, 73° e 74°, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro.

3 — Devem ainda ser devidamente valoradas as recomendações emitidas pela URF em matéria de tarifas.

Artigo 10.º

Definição das tarifas

1 — As tarifas a cobrar pelo gestor da infra-estrutura pelos serviços essenciais, definidos no artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, obedecem aos princípios previstos nos artigos 54.º e 56.º do mesmo diploma.

2 — Os custos elegíveis para a formação do custo directamente imputável são obtidos pela aplicação das regras constantes da secção II do presente capítulo.

3 — As tarifas a cobrar pelo gestor da infra-estrutura pela prestação dos serviços compreendidos nos artigos 28.º e 29.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, não podem exceder o custo da prestação daqueles serviços, com base na real utilização, quando se verifiquem os pressupostos estabelecidos pelo artigo 55.º, n.º 2, do mesmo diploma, sendo o referido custo obtido pela aplicação das regras constantes da secção III do presente capítulo.

4 — Quando se trate de serviços abrangidos pela alínea *d*) do n.º 1 do artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, deve ainda ser tida em conta a situação concorrencial dos transportes ferroviários, nos termos previstos na secção III do presente capítulo.

5 — A tarifa para recuperação de investimento só pode ser fixada e cobrada nos termos e nos casos previstos no artigo 58.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro.

6 — A URF, ouvido o Ministério das Finanças, pode, mediante instrução 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 e da tarifa de recuperação total de custos.

7 — As tarifas calculadas nos termos previstos no presente regulamento serão liquidadas e cobradas nos termos estabelecidos na secção IV do presente capítulo.

Artigo 11.º

Incentivo de eficiência

1 — Para efeitos do n.º 7 do artigo 54.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, e em cada período de regulação, a URF pode fixar um incentivo de eficiência, a incidir sobre uma ou mais componentes do custo elegíveis para o cálculo das tarifas dos serviços essenciais.

2 — A URF pode determinar, em complemento do incentivo de eficiência referido no número anterior, o cumprimento de objectivos que incidam sobre a eficiência e qualidade nas actividades de gestão da infra-estrutura visando optimizar a utilização da infra-estrutura e reduzir os constrangimentos na sua utilização.

3 — Os objectivos referidos no número anterior serão fixados, por instrução, observando o disposto no n.º 4 do artigo 67.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, após audição do gestor e dos operadores.

4 — Para a definição do incentivo de eficiência e dos objectivos referidos nos n.º 1 e 2 a URF terá 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, bem como as melhores práticas do sector ferroviário europeu.

Artigo 12.º

Fundamentação das Tarifas

1 — Até à publicação do directório de rede deve ser enviada à URF informação detalhada que permita avaliar a conformidade das tarifas com o regime legal em vigor.

2 — A informação referida no número anterior deverá ter, obrigatoriamente, o nível de detalhe que permita a identificação da imputação dos custos às actividades respectivas e dos proveitos das tarifas dos serviços essenciais, auxiliares e adicionais.

Artigo 13.º

Valorização da capacidade pedida e não utilizada

1 — O valor devido pela capacidade pedida e não utilizada para os serviços de transporte ferroviário corresponde a 100 % do valor da tarifa aplicável se a não utilização for comunicada entre a data para qual a capacidade tinha sido pedida e três dias (inclusive) antes dessa data.

2 — O valor devido pela capacidade pedida e não utilizada para os serviços de transporte ferroviário corresponde a 10 % do valor da tarifa aplicável se a não utilização for comunicada entre três dias (exclusive) e catorze dias (inclusive) antes da data para a qual a capacidade tinha sido pedida;

3 — O valor devido pela capacidade pedida e não utilizada para os serviços de transporte ferroviário corresponde a 5 % do valor da tarifa aplicável se a não utilização for comunicada num prazo superior a catorze dias (exclusive) relativamente à data para a qual a capacidade tinha sido pedida.

4 — Não são devidos quaisquer valores pela capacidade pedida e não utilizada, se a não utilização for comunicada antes do inicio do horário técnico.

5 — Não se aplica a tarifação da capacidade pedida e não utilizada às situações de substituição de um canal horário por outro, desde que seja comprovado que o novo canal tem a mesma origem e destino e uma translação do tempo de partida até 24 horas relativamente ao canal de origem.

6 — Para o transporte de mercadorias o valor referido no número anterior é de sete dias.

7 — Se para um dado horário técnico um operador não utilizar mais de 5 % da capacidade pedida a partir do momento em que atinja esse referencial poderá pagar mais 5 % acima do devido pela aplicação da tarifa base desde que tal medida seja previamente autorizada pela URF.

8 — Para efeitos do disposto no número anterior, o gestor da infra-estrutura deve apresentar proposta devidamente fundamentada, tendo em conta nomeadamente o impacto que a capacidade pedida e não utilizada teve no processo de repartição bem como nos níveis de desempenho da rede e dos seus utilizadores.

9 — No caso de supressão parcial contabiliza-se exclusivamente o percurso não utilizado.

10 — Nos caso de supressão de canal horário a pedido dos operadores, ainda que parcial, a disponibilização de canal substituto, pelo gestor da infra-estrutura, está sujeita à existência de capacidade disponível.

11 — A tarifação da capacidade pedida e não utilizada, por cada canal suprimido, por responsabilidade do operador, tem como limite máximo trinta dias.

Artigo 14.º

Taxa para os pedidos pontuais de capacidade

1 — Os pedidos pontuais de capacidade ficam sujeitos a uma taxa de reserva de capacidade no valor de:

a) 0,05€/CK para pedidos até um mês antes;
b) 0,08 €/CK para pedidos até dez dias antes;
c) 0,10€/CK para pedidos até cinco dias antes;
d) 0,15€/CK para pedidos com prazo inferior a cinco dias;

2 — Para os serviços de transporte de mercadorias as taxas referidas no número anterior são reduzidas em 50 %.

Artigo 15.º

Aplicação de descontos

1 — A previsão, pelo gestor da infra-estrutura, da aplicação de descontos ao abrigo do disposto no artigo 59.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, às tarifas que pretenda fixar, deve ser feita no directório da rede, no respeito pelo princípio do tratamento equitativo e não discriminatório dos operadores.

2 — O gestor deve fazer acompanhar a informação relativa aos descontos da demonstração de:

a) Que os mesmos estão abrangidos por uma das situações previstas na lei, nomeadamente que se destinam a incentivar o desenvolvimento de novos serviços ferroviários ou a utilização de linhas consideravelmente subutilizadas;

b) Que da estrutura e nível dos mesmos não resulta qualquer violação das leis nacionais e comunitárias da concorrência.

3 — O gestor da infra-estrutura deverá indicar os troços da infra-estrutura a que se aplicam os descontos e, quando seja o caso, a período plurianual para o qual o desconto será válido.

Artigo 16.º

Componente de escassez

1 — O gestor da infra-estrutura pode, quando uma infra-estrutura for declarada congestionada nos termos previstos no artigo 44.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, aplicar um adicional à tarifa base dos serviços essenciais, fundamentando o mesmo nos termos dos números seguintes.

2 — O adicional referido no número anterior destina-se a internalizar na decisão de utilização da infra-estrutura congestionada, por parte dos operadores, o custo do mesmo congestionamento.

3 — A componente de escassez deixa de ser aplicada quando o gestor da infra-estrutura não apresente um plano de reforço de capacidade no prazo de 12 meses após a declaração de infra-estrutura congestionada ou não dê início à sua implementação no prazo de 3 meses após o mesmo ter sido aprovado pelo ministro da tutela, se prazo inferior não for fixado no despacho de aprovação.

4 — O adicional referido no n.º 1 só pode ser aplicado no período previsto no plano de reforço de capacidade aprovado para conclusão das acções nele previstas, salvo se a URF, por solicitação do gestor da infra-estrutura e ouvidos os operadores, determinar a aplicação do adicional para além do referido período.

5 — Os troços de linha sujeitos à componente de escassez devem ser identificados, sempre que possível, no directório da rede, onde deve constar o valor da componente de escassez e a fundamentação da mesma.

6 — Em caso de congestionamento superveniente, a decisão e a respectiva fundamentação têm de ser comunicadas à URF e aos operadores abrangidos pela aplicação da componente de escassez 30 dias antes do início da sua efectiva aplicação.

7 — A componente referida no presente artigo deve ser calculada atendendo ao custo de oportunidade associado à utilização alternativa da infra-estrutura congestionada, não podendo exceder em mais de 10 % o valor da tarifa que seria aplicada caso não existisse congestionamento e o valor proposto deve estar sustentado face à finalidade definida no n.º 2 para este tipo de tarifa.

8 — A URF pode, a requerimento dos operadores ou oficiosamente, determinar a revisão do valor da componente escassez.

Artigo 17.º

Componente relativa à internalização dos custos ambientais

1 — O gestor da infra-estrutura pode aplicar um adicional à tarifa base dos serviços essenciais correspondente à internalização dos custos ambientais.

2 — Porém, está vedada ao gestor da infra-estrutura a cobrança da referida componente até que seja aprovado o regime legal a que se refere a alínea *b*) do n.º 1 do artigo 5.º da Lei n.º 10/90, de 17 de Março, e se verifiquem as demais condições previstas nos n.os 3 e 4 do artigo 54.º do Decreto-Lei n.º 270/2003.

3 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, devem o gestor da infra-estrutura e os operadores de transporte ferroviário apresentar anualmente à URF uma estimativa dos seus custos externos não internalizados em matéria de ambiente.

Artigo 18.º

Guarnecimento de estações em eclipse

1 — Os custos decorrentes do guarnecimento de estações em eclipse, na sequência de pedidos de capacidade apresentados fora do âmbito do processo de construção do horário técnico, que excedam a reserva de capacidade reservada, podem reflectir os sobrecustos assumidos pelos gestores da infra-estrutura, desde que os mesmos sejam eficientes.

2 — A obrigação de guarnecer a estação em eclipse apenas existe quando o pedido do operador seja fundamentado, nomeadamente quanto à sua não apresentação no prazo previsto no artigo 38.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro.

3 — São considerados eficientes, para efeitos do n.º 1, os sobrecustos que não excedam em mais de 25 % o custo normal de guarnecimento da estação, ou de estação do mesmo tipo, quando esta não se encontre em eclipse.

4 — Em caso de desacordo entre o operador e o gestor da infra-estrutura quanto à validade da fundamentação do pedido, a URF decidirá, no prazo mais curto possível, ouvidas ambas as partes, sobre a admissibilidade do pedido.

Artigo 19.º

Estacionamento de material circulante

1 — Só pode ocorrer imobilização de material circulante em linhas de circulação geral, a título de estacionamento, quando o gestor da infra-estrutura tenha capacidade disponível para tal.

2 — A tarifa aplicável ao estacionamento do material circulante pode ser diferenciada em função da duração da imobilização e da sua localização na rede.

3 — Os custos imputados à tarifa de estacionamento não são elegíveis para o cálculo da tarifa base ou de outras.

Artigo 20.º

Terminais de mercadorias

1 — No caso das entidades que detêm terminais de mercadorias ou prestem serviços nos termos previstos no artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, quando a tarifa a aplicar seja calculada em conformidade com a secção III do capítulo III do presente diploma, a sua fixação deve obedecer ao previsto no n.º 1 do artigo 10.º

2 — As entidades referidas no número anterior deverão contratualizar com o GI da rede ferroviária nacional as condições operacionais para a recepção e expedição dos comboios.

3 — Os contratos referidos no número anterior são notificados à URF para avaliação de conformidade com o acervo normativo e regulamentar bem como com as decisões regulatórias sobre a matéria.

Artigo 21.º

Fixação das tarifas dos serviços essenciais

1 — Sem prejuízo do disposto no presente capítulo, a fixação das tarifas pela prestação de serviços essenciais cabe ao gestor da infra-estrutura.

2 — O gestor da infra-estrutura pode fixar e cobrar pela prestação dos serviços essenciais a tarifa base e a tarifa de recuperação total de custos.

3 — A obrigação de fixar as tarifas é cumprida pela sua publicação, antecipadamente, no directório da rede, acompanhada dos elementos necessários à compreensão dos cálculos efectuados, nos termos impostos pelo artigo 31.º, n.os 4 e 5, do Decreto-Lei n.º 270/2003.

4 — Em caso de suspensão da prestação de serviços por parte do gestor de infra-estrutura cessa qualquer direito de cobrança das tarifas associadas à utilização daquela.

5 — É vedada a aplicação de duas tarifas pela prestação do mesmo serviço.

Artigo 22.º

Fixação das tarifas dos serviços adicionais e auxiliares

1 — Sem prejuízo do disposto no presente capítulo, a fixação do valor concreto das tarifas pela prestação de serviços adicionais ou auxiliares cabe ao gestor da infra-estrutura ou à entidade que preste serviços adicionais ou auxiliares, quando seja prestadora única, nos termos previstos no artigo 55.º do Decreto-Lei n.º 270/2003.

2 — Na caso de entidade que preste serviços adicionais ou auxiliares que não seja gestora da infra-estrutura, quando a tarifa a aplicar seja calculada nos termos da secção III do presente capítulo, a fixação das tarifas obedece ao seguinte procedimento:

a) Comunicação prévia à URF;

b) Comunicação ao gestor da infra-estrutura principal das tarifas aplicáveis, no máximo 15 dias úteis antes da data da publicação do directório da rede, para inclusão no mesmo, ao abrigo do disposto no artigo 28.º, n.º 4, do Decreto-Lei n.º 270/2003.

SECÇÃO II

Tarifa dos serviços essenciais

SUBSECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 23.º

Tarifa base

1 — As tarifas base a cobrar pelo gestor da infra-estrutura pelos serviços compreendidos no artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, corresponde ao custo directamente imputável à exploração do serviço de transporte ferroviário, sendo calculadas e fixadas por troço e por tipo de serviço de transporte ferroviário.

2 — Na determinação do custo directamente imputável são observados os seguintes princípios:

a) De transparência no estabelecimento de um nexo de imputação dos custos à prestação dos serviços essenciais;
b) De coerência e de sustentabilidade das metodologias adoptadas;
c) De estabilidade de critérios.

3 — O gestor da infra-estrutura deve observar o princípio de não discriminação entre operadores, assegurando, nomeadamente:

a) A identidade, em toda a rede sob sua gestão, dos princípios aplicáveis à tarifação dos serviços essenciais;
b) Que as empresas que prestem serviços equivalentes num segmento análogo de mercado pagam tarifas equivalentes.

4 — As tarifas são calculadas com base nos custos directamente imputáveis apurados nos termos do Anexo II e pela aplicação das regras constantes do artigo 24.º

5 — O ano de referência para o cálculo dos custos, a preços correntes, e da capacidade utilizável é o ano do último exercício encerrado, na medida dos dados disponíveis na URF.

6 — Sempre que a capacidade aumente significativamente o gestor da infra-estrutura deve apresentar à URF os custos a ela associados para avaliação de impacto na tarifa base.

7 — A modelação da tarifa base pode incorporar um factor de correcção que vise a cobertura dos custos de manutenção e de disponibilização associados à capacidade referida no número anterior.

8 — No cálculo das tarifas, o gestor da infra-estrutura utilizará sempre métodos que correspondam às melhores práticas internacionais, relevantes e aplicáveis, nomeadamente para a obtenção do custo directamente imputável, podendo, por Instrução, a URF fixar orientações relativas a esses mesmos métodos.

Artigo 24.º

Fórmula e metodologia para a fixação da tarifa base relativa aos serviços essenciais

1 — A tarifa dos serviços essenciais aplicável no troço Ei da rede é dada pela seguinte fórmula:

$$T_t = C_0 \times E_i \times C_1 \times C_2 \times C_3 \times C_4 \times C_5 \times C_6$$

e a expressão geral da tarifa aplicável no percurso £ E_i é dada pela fórmula seguinte:

$$T_p = C_0 \times \Sigma E_i \times C_1 \times C_2 \times C_3 \times C_4 \times C_5 \times C_6,$$

cujo significado se explicita nos números seguintes.

2 — A designação das diversas componentes da tarifa, as rubricas dos custos elegíveis para o custo directamente imputável relativas a cada uma delas e base de afectação são indicados no quadro seguinte:

Componentes da tarifa		Rubricas do custo directamente imputável (custos elegíveis — CE)	Designação	Afectação dos custos	
				Fórmula e/ou parâmetros	Regra de afectação ou cálculo
Base da Tarifa	C_0	Estimação sobre todas as rubricas dos CE	W0 = custo directamente imputável	—	Capacidade utilizável (CU).
Comando da Circulação	C_1	Estações-Comando da Circulação Postos de Comando Locais Posto de Comando Central Posto Central de Telecomando Gestão da Capacidade	W_1	Tabela 1 de parâmetros	Idem.
Instalações Eléctricas	C_2	Catenária Postos de Catenária Postos de Transformação Subestação	W_2	Tabela 2 de parâmetros	Idem.
Valor Operacional dos Troços	C_3	Via que inclui: Plena Via AMVs Taludes e Vedações Obras de Arte Túneis	W_3	Tabela 3 de parâmetros	Idem.
Instalações de Segurança e Telecomunicações.	C_4	Sistemas de Sinalização Convel Telecomunicações Conservação de PN's Estações-Guarnecimento de PN's	W_4	Tabela 4 de parâmetros	Idem.
Edifícios das Estações e Custos Afins.	C_5	Estações-Plataformas e Acessos Estações-Zonas de Apoio a Passageiros Estações-Informação e segurança Edifícios Técnicos de Controlo	W_5	Tabela 5 de parâmetros	Idem.
Tipo de Serviço	C_6	—	W_6	Tabela 6 de parâmetros	Alínea *f*) do n.º 3 deste artigo.

3 — As tabelas dos parâmetros referidas no número anterior são as seguintes:

a) Componente C1 — Comando da Circulação

Tabela 1

Comando centralizado	P_{11}
Comando não centralizado	P_{12}

b) Componente C2 — Instalações Eléctricas;

Tabela 2

Rede não electrificada	P_{21}
Rede electrificada	P_{22}

sendo o parâmetro p21 igual à unidade e o parâmetro p22 será aplicável exclusivamente às circulações que utilizem a tracção eléctrica;

c) Componente C3 — Valor Operacional dos Troços;

Tabela 3

Troços com NCA < =7.000	P_{31}
Troços com 7.000 < NCA <= 15.000	P_{32}
Troços com 15.000< NCA < 35.000	P_{33}
Troços com NCA >= 35.000	P_{34}

em que NCA representa o número de circulações anual no troço.

d) Componente C4 — Instalações de Segurança e Telecomunicações;

Tabela 4

Troços com cantonamento telefónico ou R.E.S.	P_{41}
Troços com cantonamento automático	P_{42}

e) Componente C5 — Edifícios das Estações e Outros Custos.

Tabela 5

Serviço de Mercadorias	P_{51}
Serviço Urbano e Suburbano	P_{52}
Serviço Regional e Inter-regional	P_{53}
Serviço de Longo Curso e Serviço Internacional	P_{54}
Marchas	P_{55}

sendo que o parâmetro p_{51} deverá ser igual à unidade.

f) Componente C6 — Tipo de Serviço

Tabela 6

Serviço de Mercadorias	P_{61}
Serviço Urbano e Suburbano	P_{62}
Serviço Regional e Inter-regional	P_{63}
Serviço de Longo Curso e Serviço Internacional	P_{64}
Marchas	P_{65}

sendo que o parâmetro p61 deverá ser fixado em 0,75 e a média dos cinco parâmetros ponderada pela quota parte de cada um dos serviços deverá ser igual à unidade.

4 — Sobre os custos elegíveis das componentes da tarifa pode, até três meses antes do inicio do processo de consulta do Directório de Rede, ser fixado por Instrução da URF, um abatimento até 15 %.

5 — Os parâmetros de cada uma das componentes da tarifa C_1 a C_5 devem ser estabelecidos por forma a que a sua média ponderada pela capacidade utilizada não seja superior ao valor do limite dos parâmetros dados pela seguinte fórmula:

$[Wi/(W0 * CU + \Sigma Wj)] + 1$, para i = 1 a 5, j = 1 a i,e onde CU e Wo, representam a capacidade utilizável no último exercício e o custo directamente imputável respectivamente.

6 — O disposto no n.º 4 deve ser calculado em função do crescimento dos custos e das metas de regulação fixadas.

7 — Em caso algum as tarifas a aplicar às marchas pode ser igual ou superior à dos serviços a que respeitem sendo para os serviços de transporte de mercadorias sempre reduzidas em 50 %.

Artigo 25.º

Tarifas para recuperação total de custos

1 — A tarifa para recuperação total de custos apenas pode ser aplicada quando as condições de mercado o permitam, nos termos previstos no artigo 56.º do Decreto-Lei n.º 270/2003.

2 — Cabe ao gestor da infra-estrutura fazer prova, junto da URF, de estar verificado este pressuposto, devendo demonstrar, nomeadamente, que da aplicação da tarifa para recuperação total de custos não resulta uma perturbação das normais condições de funcionamento do mercado de transporte ferroviário em causa, tendo em conta todos os factores relevantes, nomeadamente:

a) O eventual impacte nos custos e no preço ao consumidor final;

b) Os potenciais efeitos sobre a evolução da procura e a rentabilidade do serviço prestado pelas empresas de transporte ferroviário;

c) O efeito ao nível da competitividade dos operadores abrangidos no mercado de transporte em que actuam;

d) A elasticidade preço da oferta e da procura nos vários segmentos de mercado, de forma a determinar se o impacte da tarifa para recuperação total de custos num dado segmento inviabiliza a prestação do serviço de transporte pelo modo ferroviário.

3 — As tarifas previstas no n.º 1 constarão do directório da rede e vigoram pelo período deste.

Artigo 26.º

Regras de cálculo

1 — As tarifas calculadas para recuperação total de custos respeitarão, nomeadamente, os seguintes princípios:

a) Não deverão prejudicar a competitividade do transporte ferroviário, nomeadamente do transporte ferroviário de mercadorias;

b) Serão calculadas com base em princípios eficazes, transparentes e não discriminatórios;

c) Serão calculadas de forma a não absorverem eventuais ganhos de produtividade das empresas de transporte ferroviário.

2 — Os custos a considerar como custos totais da actividade são os custos imputados às actividades relevantes para efeitos de cálculo da tarifa base e que não foram elegíveis para aquele acrescidos dos custos comuns.

Artigo 27.º

Isenções e abatimentos

1 — Para emissão do parecer a que se refere o n.º 2 do artigo 57.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, devem os requerentes da redução ou abatimento prestar a URF toda a informação relevante, nomeadamente nas seguintes matérias:

a) Tipo de serviço que prestam;

b) Custos incorridos na prestação do serviço discriminados por actividades e fontes de financiamento e justificação dos mesmos;

c) Nível da receita gerado pelo serviço em causa, por actividade;

d) Elasticidade da procura ao novo preço resultante da eventual concessão de abatimentos ou de uma isenção à tarifa para recuperação de custos;

e) Obrigações de serviço público eventualmente existentes e o seu impacte nos elementos anteriormente mencionados;

f) Demonstração de que a redução ou abatimento viabiliza economicamente a prestação do serviço.

2 — Antes da emissão do parecer em causa a URF ouvirá o gestor da infra-estrutura afectado pela decisão.

3 — Os operadores que utilizem troços da infra-estrutura a que o gestor aplique tarifas para a recuperação total de custos devem remeter à URF, até ao início do processo de repartição, informação que habilite a avaliação do impacto desta tarifa no equilíbrio económico-financeiro.

SUBSECÇÃO II

Regras sobre o cálculo de capacidade

Artigo 28.º

Fórmula de cálculo da capacidade

No cálculo das tarifas é usado o valor da capacidade utilizável, encontrado de acordo com as regras dos artigos seguintes.

Artigo 29.º

Capacidade teórica

1 — A capacidade teórica é a capacidade máxima de um dado troço, sendo para tal considerado o tipo de infra-estrutura em causa, o sistema de comando e controlo e uma alocação o mais eficiente possível da mesma.

2 — No cálculo da capacidade teórica não podem ser tidos em conta condicionalismos resultantes de operações de investimento, conservação ou manutenção.

3 — A URF pode decidir, de forma fundamentada, a utilização de uma capacidade teórica diversa da calculada pelo gestor da infra-estrutura.

4 — Quando a URF decida, nos termos do número anterior, a utilização de uma dada capacidade teórica, o gestor da infra-estrutura fará menção desse facto na justificação dos seus cálculos.

Artigo 30.º

Factores de correcção

1 — A partir do valor calculado para a capacidade teórica encontra-se a capacidade efectivamente utilizável pela aplicação de factores de correcção que tenham em conta as condições de mercado e as condições de exploração, nos termos dos números seguintes.

2 — Na medição da perda de capacidade são tidos em conta factores de correcção, nos termos do número anterior, tendo em conta o horário técnico existente ou previsto mais actual, extrapolando-se para os períodos sem pedidos os efeitos identificados nos períodos para os quais existem pedidos de capacidade.

3 — São factores de correcção:

a) Os períodos reservados a manutenção e conservação até ao máximo de quatro horas;

b) O efeito de mistura, que corresponde à perda de capacidade em relação à capacidade teórica devido à coexistência de diferentes tipologias de comboios e serviços;

c) O efeito dos níveis de qualidade, que corresponde à perda de capacidade em relação à capacidade teórica devido à manutenção de um determinado nível de qualidade exigível, por razões de serviço, com prejuízo da utilização optimizada da capacidade;

d) O efeito de inutilidade, que corresponde à perda de capacidade em relação à capacidade teórica devido à existência de tipologias de serviço que, ao não utilizarem a total extensão disponível de um dado canal horário, inviabilizam a utilização, na prática, da capacidade remanescente;

e) O efeito de cruzamento, que corresponde à perda de capacidade em relação à capacidade teórica devido à existência de constrangimentos de capacidade em estações, nomeadamente decorrentes do cruzamento de linhas em estações e outros nós ou pontos singulares.

4 — Na definição dos canais horários, para determinação do efeito de inutilidade, serão tidos em conta os condicionamentos impostos pela própria infra-estrutura e a adequação do serviço ferroviário aos padrões de procura.

5 — A utilização de factores de perda de capacidade não previstos no n.º 3, nomeadamente os que se relacionem com aumentos de capacidade decorrentes de operações de investimento, depende de pedido expresso nesse sentido à URF do gestor da infra-estrutura, que deverá ser fundamentado.

6 — A decisão relativa à matéria do número anterior, ouvidos os interessados, será proferida até 30 dias antes da data de publicação do directório da rede em causa.

7 — Na medição dos factores de correcção não se terão em conta condicionalismos resultantes de operações de investimento, conservação ou manutenção.

Artigo 31.º

Capacidade utilizável

1 — A capacidade utilizável resulta da diminuição da capacidade teórica nos termos resultantes da aplicação dos factores de correcção.

2 — Serão calculadas as capacidades utilizáveis para os períodos nocturno, diurno e de hora de ponta e para os diferentes troços.

3 — A capacidade utilizável diária é obtida pela ponderação dos vários períodos em causa.

4 — No cálculo da capacidade utilizável para o período de tarifação anual podem ser tidos em conta diferentes dias tipo, designadamente dias úteis, sábados, domingos e feriados, e períodos sazonais, designadamente o Verão e o Inverno.

5 — A capacidade utilizável obtida em comboios hora será convertida em comboios por quilómetro (ck) para efeitos de cálculo das tarifas nos termos do presente regulamento, usando a seguinte fórmula:

ck^n programadosi / Percentagem de utilização da capacidade utilizáveli, sendo i um dado troço da linha.

SECÇÃO III

Tarifas dos serviços adicionais e auxiliares

Artigo 32.º

Âmbito de aplicação

1 — A presente secção aplica-se às tarifas a cobrar pelo gestor da infra-estrutura, ou por terceiros no caso em que devam ser considerados como únicos prestadores de serviços.

2 — Considera-se que existe apenas um prestador de serviços quando não existam alternativas viáveis em condições normais de mercado.

3 — Cabe ao prestador de serviços demonstrar a existência das mencionadas alternativas viáveis em condições normais de mercado, em caso de litigio com o operador ou quando a URF, oficiosamente, tome conhecimento do facto.

4 — A presente secção não se aplica nos termos previstos no artigo 55.º, n.º 4, do Decreto-Lei n.º 270/2003, aos casos em que as tarifas sejam fixadas ou calculadas ao abrigo das regras aprovadas por entidades administrativas legalmente competentes, designadamente em matéria de energia eléctrica para tracção.

Artigo 33.º

Regras de cálculo

1 — Pela prestação dos serviços compreendidos nos artigos 28.º e 29.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, as tarifas a cobrar não podem exceder o custo da sua prestação, com base no nível real de utilização.

2 — O custo da prestação do serviço é calculado tendo em conta a totalidade dos custos associados à prestação do serviço, incluindo os custos com instalações, equipamento e pessoal.

3 — O nível real de utilização deve ser valorado de forma a não repercutir nos operadores as ineficiências produtivas decorrentes da subutilização da capacidade instalada.

4 — Quando se trate de serviços abrangidos pela alínea *d*) do n.º 1 do artigo 28.ºdo Decreto-Lei n.º 270/2003, deve ainda ser tida em conta a situação concorrencial dos transportes ferroviários, introduzindo-se, se necessário, um factor de correcção destinado a evitar um desvio dos custos considerados superior a 50 % em relação ao preço médio do serviço equivalente noutros modos de transporte.

SECÇÃO IV

Regras sobre liquidação e cobrança

Artigo 34.º

Liquidação

1 — O cálculo do valor das tarifas devidas por cada utilizador da rede é feito mensalmente tendo em conta a capacidade efectivamente utilizada e a capacidade pedida e não utilizada e consta de factura a apresentar a cada operador.

2 — O valor devido pela capacidade utilizada corresponde à aplicação aos ck efectivamente percorridos da tarifa aplicável aos troços utilizados e aos serviços adicionais e auxiliares utilizados, conforme publicada no directório da rede.

Artigo 35.º

Cobrança

1 — A cobrança das tarifas devidas ao gestor da infra-estrutura faz-se mensalmente por emissão da factura correspondente.

2 — A factura a que se refere o número anterior será pagável nos termos constantes do directório da rede ou, na falta de previsão no mesmo, no prazo de 30 dias após a sua emissão.

3 — O operador pode, no prazo de 10 dias, fundamentadamente, apresentar ao gestor da infra-estrutura reclamação detalhada quanto a parte ou partes da factura, tendo aquele 30 dias para, justificadamente, rever ou manter a factura apresentada, tendo a reclamação efeitos suspensivos quanto ao prazo de pagamento.

4 — A factura a que se refere o n.º 1 discriminará, pelo menos:

a) Os canais utilizados, respectiva tarifa, ck percorridos e valor a facturar, por serviço e troço, podendo ser agrupados os serviços regulares que utilizam sistematicamente canais com a mesma tarifa;

b) Os canais pedidos mas não utilizados e a tarifa aplicável aos mesmos, por serviço e troço;

c) As tarifas devidas por serviços adicionais, discriminadas por tipo de serviço adicional e data e local de prestação do mesmo;

d) As tarifas devidas por serviços auxiliares, discriminadas por tipo de serviço e data e local de prestação do mesmo.

5 — As regras de cobrança aplicáveis ao abrigo do disposto no n.º 2 do presente artigo serão equitativas e não discriminatórias.

6 — O gestor da infra-estrutura deve manter um sistema informático auditável, de registo dos ck efectivamente percorridos por serviço e por troço.

7 — Os dados do sistema informático que sustentam a emissão da factura devem ser guardados até ao termo do prazo legalmente previsto para a decisão de recurso jurisdicional.

CAPÍTULO IV

Redes Autónomas

Artigo 36.º

Contratos

1 — Os contratos a que se refere o n.º 3 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 270/2003 devem respeitar os princípios do tratamento equitativo e não discriminatório, nomeadamente no que concerne ao direito de acesso à infra-estrutura ferroviária.

2 — Os contratos devem dispor sobre todas as matérias relativas à utilização da infra-estrutura ferroviária, nomeadamente:

a) Repartição da capacidade;
b) Perturbação e a suspensão da circulação ferroviária;
c) Serviços e tarifas respectivas.

Artigo 37.º

Repartição da capacidade

Sem prejuízo do disposto no artigo anterior, a repartição da capacidade da infra-estrutura terá de respeitar, a cada momento, as obrigações constantes dos contratos de concessão de exploração de serviço de transporte ferroviário ou de outros contratos de serviço público celebrados pelo Estado.

Artigo 38.º

Regime tarifário

As tarifas dos serviços essenciais, adicionais e auxiliares devem respeitar, com as devidas adaptações, o disposto no presente regulamento.

Artigo 39.º

Procedimento de aprovação

1 — Os contratos firmados ao abrigo do presente capítulo são notificados à URF pelas partes, no prazo máximo de 5 dias úteis após a sua celebração, com vista à aprovação.

2 — A URF poderá determinar, no prazo de 30 dias úteis, as alterações que julgue convenientes para garantir a conformidade com o acervo normativo e regulamentar, bem como com as decisões regulatórias emitidas sobre a matéria.

3 — As diligências a que houver lugar no decurso da aprovação determinam a suspensão do prazo previsto no n.º 2.

CAPÍTULO V

Regras sobre a intervenção da entidade reguladora

Artigo 40.º

Recursos

1 — Quando haja recursos apresentados ao gestor da infra-estrutura versando matérias objecto do presente regulamento, nos termos previstos no artigo 71.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, deve o gestor da infra-estrutura remeter a URF, para além da petição de recurso, os seguintes elementos:

a) Resposta do gestor da infra-estrutura ao recurso;
b) Notificações dirigidas aos outros operadores de transporte ferroviário afectados pelo eventual deferimento do recurso, e posição dos mesmos, sendo esse o caso;
c) Directório da rede;
d) 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, se existirem;
e) Dados de base e cálculos levados a efeito para determinação da tarifação de uso das infra-estruturas.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, a URF solicita as informações que considere relevantes ao gestor da infra-estrutura, aos operadores de transporte ferroviário ou a terceiros.

3 — As decisões de recursos ou reclamações da URF ou a emissão por esta de instruções em matérias objecto do presente regulamento são vinculativas e imediatamente aplicáveis.

Artigo 41.º

Acesso à informação

1 — A URF deve recolher informação que permita a monitorização da aplicação deste regulamento.

2 — O gestor da infra-estrutura, os operadores e as entidades referidas no artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, devem enviar todas a informação solicitada à URF.

3 — A URF pode fixar, por instrução, o conteúdo da informação, a sua organização e a periodicidade.

Artigo 42.º

Regras de intervenção

Sem prejuízo do previsto no Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro em matéria de poderes de fiscalização e jurisdição da entidade reguladora, em especial nos artigos 70.º a 75.º do mesmo diploma, aplica-se aos procedimentos em matéria de tarifação o disposto no Código do Procedimento Administrativo.

Artigo 43.º

Fiscalização e aplicação do regulamento

Nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 270/2003, cabe a URF fiscalizar a aplicação do presente regulamento, podendo, para tal, lançar mão dos poderes previstos no artigo 68.º do referido diploma.

CAPÍTULO VI

Disposições transitórias e finais

SECÇÃO I

Disposições transitórias

Artigo 44.º

Primeiro período regulatório

1 — O primeiro período regulatório inicia-se com a aplicação das normas do presente regulamento ao directório de rede para 2012 e tem a duração de três anos.

2 — Para o primeiro ano deste período são considerados como custos elegíveis para a fixação das tarifas relativas aos serviços essenciais os valores constantes da última informação relativa à fundamentação das tarifas para o último exercício encerrado.

3 — Para a determinação e fixação da tarifa a que se refere ao artigo 24.º e, para primeiro período regulatório:

a) O valor de Wo é fixado em 0,762€/ck
b) Os custos elegíveis para as componentes da tarifa são objecto de um abatimento de 10 % para efeitos da fórmula constante do n.º 4 do artigo 24.º
c) O abatimento referido na alínea anterior bem como o valor fixado na alínea *a*) pode sofrer ajustamentos, a calcular em função das metas de regulação fixadas.

4 — Para este período não são elegíveis, para calculo da tarifa base os custos comuns imputáveis às actividades relevantes para o seu cálculo.

5 — Para as tarifas dos serviços essenciais do primeiro período regulatório é fixado um referencial de eficiência com incidência sobre a tarifa anual por troço (T_t), tal como definido no artigo 24.º, igual a 90 % da variação média anual do índice de preços no consumidor (sem habitação), calculada segundo a fórmula seguinte:

$$(IPC_t - IPC_{t-1}) / IPC_{t-1}$$

em que IPC_t representa o índice de preços no consumidor (sem habitação) no trimestre anterior à data de publicação do Directório da Rede e IPC_{t-1} o mesmo índice relativo ao trimestre homólogo do ano anterior.

6 — Os actos necessários à concretização do disposto na alínea *b*) do n.º 3 estão sujeitos a audição do Ministério das Finanças.

7 — Durante este período a URF emitirá Instruções para recolha de informação que permita uma exaustiva caracterização da rede ferroviária nacional e dos seus custos operacionais bem como do tipo e características de tráfego que nela circula.

Artigo 45.º

Segundo período regulatório

1 — Até ao termo do primeiro período regulatório a URF, fará auditorias à formulação, metodologia de cálculo e respectiva aplicação à tarifa base, da tarifa de recuperação total de custos e de outras tarifas que sejam aplicadas ao abrigo do presente regulamento.

2 — A URF poderá, desde que fundamentadamente, e após consulta nos termos do n.º 3 do artigo 67.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, proceder, por Instrução, ao ajustamento da fórmula referida no número anterior.

3 — O ajustamento a que se refere o número anterior visa a adequação da determinação e cálculo dos custos elegíveis, da modelação e dos parâmetros técnicos e de serviço aos objectivos que venham a ser determinados para o segundo período regulatório, sem prejuízo da aplicação dos princípios da estabilidade tarifária.

SECÇÃO II

Disposições finais

Artigo 46.º

Norma revogatória

É revogado o Regulamento n.º 21/2005, de 3 de Fevereiro.

Artigo 47.º

Produção de efeitos

1 — O presente regulamento aplica-se ao directório da rede para 2012, a partir de 1 de Janeiro de 2012.

2 — As matérias relativas às redes autónomas e à intervenção da URF aplicam-se de imediato.

Artigo 48.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no dia da sua publicação.

Artigo 49.º

Revisão

O presente regulamento será revisto no prazo máximo de seis anos, salvo se da sua aplicação resultar a necessidade de uma revisão intercalar.

ANEXO I

Contas de Regulação

(Serviço Público de Gestão, Conservação, Manutenção e Disponibilização da Infra-estrutura Ferroviária)

Estrutura das contas

Serviço Público de Gestão, Conservação, Manutenção e Disponibilização da Infra-Estrutura Ferroviária											
Actividades Reguladas											
Custos						Proveitos					
Serviços Essenciais *			Serviços Adicionais	Serviços Auxiliares	Outros Custos	Total	Serviços Essenciais	Serviços Adicionais	Serviços Auxiliares	Outros Proveitos	Subsídios	Actividades não Reguladas
Gestão da Conservação da Infra-estrutura	Gestão dos Sistemas de Comando, Controlo e Segurança	Gestão da Capacidade										

(*a*) Na discriminação dos custos por cada uma das actividades reguladas atender-se-á aos serviços, conteúdo funcional e natureza dos custos conforme indicado no Anexo II, autonomizando-se em colunas próprias os custos com os serviços adicionais e auxiliares.

(*b*) A ventilação dos proveitos será feita por serviços prestados com a respectiva discriminação quando for caso disso.

(*c*) Na discriminação dos custos e proveitos das actividades não regulados atender-se-á também aos serviços prestados.

(*d*) Discriminação de outras receitas geradas pelos activos que compõem a infra-estrutura ferroviária.

(*e*) Subsídios e ou compensações financeiras recebidas para assegurar o serviço público de gestão da infra-estrutura.

ANEXO II

Contas de Regulação

Conteúdo funcional e especificação dos custos dos serviços essenciais

Serviços	Conteúdo funcional	Natureza dos custos
a) Tratamento dos pedidos de capacidade da infraestrutura	Actividades associadas à recepção, tratamento e inserção no horário técnico dos pedidos de capacidade e demais actividades a ela associadas.	Pessoal. Instalações. Segurança. Consumos de água e luz. Manutenção e Conservação de Equipamentos. Manutenção e Conservação dos Sistemas de Telecomunicações e de Segurança. Manutenção e Conservação das infra-estruturas e demais equipamentos e instalações afectos à exploração da infraestrutura ferroviária. Custos comuns ([1]).
b) Direito de utilização da capacidade concedida	Actividades destinadas a garantir a conformidade dos serviços prestados com as condições de acesso contratualizadas.	
c) Utilização de vias, agulhas, e entroncamentos	Actividades associadas à utilização da via, nesta se compreendendo a plataforma da via, a plena via, os AMV, os taludes de escavação e de aterro, as faixas protectoras contra o fogo, os muros e as vedações, e das obras de arte, nesta se compreendendo as pontes, os túneis e os aquedutos.	
d) Comando e controlo da circulação	Actividades relativas à regulação, sinalização, expedição e transmissão de informações sobre a circulação ou movimentos de manobra do comboio, com excepção das informações de natureza comercial.	
e) Informações prestadas ao operador	Actividades associadas à prestação de quaisquer informações necessárias à operacionalização ou funcionamento do serviço para o qual a capacidade foi concedida, com exclusão das relativas ao comando e controlo da circulação e das informações de natureza comercial fornecidas aos operadores e aos passageiros nas estações, incluindo para tal: *a*) Sinalética nas partes comuns das estações; *b*) Tabelas horárias e anúncios sonoros com informação relativa a chegadas e partidas, com indicação dos respectivos cais, plataformas e linhas de embarque e desembarque.	
f) Acesso por via férrea às instalações de serviço:	Abrange as seguintes actividades:	
i) Estações de passageiros, seus edifícios e outras instalações.	*a*) Gestão e supervisão da manutenção e conservação dos mesmos; *b*) Garantia dos acessos aos cais e plataformas, incluindo elevadores e escadas rolantes; *c*) Segurança das estações de passageiros, seus edifícios, cais, plataformas e outras instalações *d*) Manutenção e conservação dos cais e plataformas, incluindo as coberturas dos mesmos.	
ii) Instalações de abastecimento de combustível	Abrange as seguintes actividades: *a*) Gestão e supervisão da manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso às instalações; *b*) Manobras nas mesmas vias de serviço; *c*) Manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso às instalações.	
iii) Terminais de mercadorias	Abrange as seguintes actividades: *a*) Gestão e supervisão da manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso aos terminais; *b*) Manobras nas mesmas vias de serviço; *c*) Manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso aos terminais de mercadorias.	

Serviços	Conteúdo funcional	Natureza dos custos
iv) Estações de triagem	Abrange as seguintes actividades: *a*) Gestão e supervisão da manutenção e conservação das vias que dão acesso às estações de triagem; *b*) Manobras nas mesmas vias de serviço e pela actividade de manutenção; *c*) Manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso às estações de triagem.	
v) Instalações de formação das composições	Abrange as seguintes actividades: *a*) Gestão e supervisão da manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso às instalações de formação das composições; *b*) Manobras nas mesmas vias de serviço; *c*) Manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso às instalações de formação das composições.	
vi) Feixes de resguardo	Abrange as seguintes actividades: *a*) Gestão e supervisão da manutenção e conservação que dão acesso aos feixes de resguardo; *b*) Manobras nas mesmas vias de serviço; *c*) Manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso aos feixes de resguardo	
vii) Instalações de manutenção e outras instalações técnicas	Abrange as seguintes actividades: *a*) Gestão e supervisão da manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso às instalações de manutenção e outras instalações técnicas; *b*) Manobras nas mesmas vias de serviço; *c*) Manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso às instalações de manutenção e outras instalações técnicas.	
g) Utilização das infraestruturas e equipamentos de fornecimento, transformação e distribuição de energia eléctrica para tracção.	Actividades associadas a: *a*) Gestão e supervisão da manutenção e conservação das subestações, da catenária, dos postos de catenária e dos transformadores; *b*) Comando, supervisão e gestão dos mesmos; *c*) Manutenção e conservação das subestações, da catenária, dos postos de catenária e dos transformadores.	
h) Prestação do socorro ferroviário	Actividades relativas à prestação do socorro ferroviário em caso de perturbação da circulação, resultante de falha técnica ou acidente, nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro.	

([1]) Os custos comuns à prestação de vários serviços, incluindo os custos comuns a serviços incluídos nos serviços essenciais e outros devem ser identificados em rubricas próprias, sendo obrigatória a fundamentação dos critérios usados na imputação do custo à prestação de um dado serviço.