

4 — Às embarcações em construção nas áreas dos estaleiros, pela utilização das infra-estruturas, são devidas, por GT, as seguintes taxas:

	(Em euros)		
	EC1	EC2	EC3
	Até 34 GT	De 35 a 49 GT	A partir de 50 GT
Taxa unitária por GT . . . . .	127,74	95,49	63,67

Às embarcações cujo convés de trabalho seja coberto é cobrado um adicional de € 31,84, por GT.

### Artigo 26.º

#### Recolha de resíduos

1 — Pela prestação do serviço de recolha, transporte e deposição de resíduos em local apropriado, são devidas as taxas de uso de equipamento e de fornecimento de pessoal utilizados para o efeito.

2 — Quando o serviço seja efectuado através da intervenção de prestador de serviço exterior à autoridade portuária é debitado ao requisitante o valor da respectiva factura acrescido de um adicional de 20 %.

3 — Os serviços de recolha de resíduos podem também ser prestados por empresa especializada devidamente autorizada ou licenciada para o efeito pela autoridade portuária, vigorando nesses casos o tarifário respectivo, previamente aprovado e publicitado.

### Artigo 27.º

#### Outras prestações de serviços e fornecimentos de bens

1 — As taxas devidas por outras prestações de serviços diversos e fornecimentos de bens, bem como pelo aluguer de ferramentas, utensílios e materiais, são estabelecidas através de regulamentos específicos.

2 — Podem ser prestados pela autoridade portuária serviços estranhos às suas actividades normais, dentro ou fora das suas áreas de intervenção, desde que isso não se afigure inconveniente, sendo as respectivas taxas estabelecidas por ajuste directo.

3 — A autoridade portuária pode também efectuar prestações de serviços não previstos nos seus regulamentos, a pedido dos interessados, sendo os mesmos facturados pelo seu custo acrescido de 20 %.

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

### Decreto-Lei n.º 27/2011

de 17 de Fevereiro

O presente decreto-lei fixa as condições técnicas e procedimentais relativas à segurança da circulação de comboios, contribuindo para o bom nível de desempenho e qualidade do sistema ferroviário convencional e de alta velocidade e transpõe as Directivas n.ºs 2008/57/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho, 2008/110/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, 2009/131/CE, da Comissão, de 16 de Outubro.

As condições técnicas e procedimentais referidas dizem respeito, nomeadamente, à concepção, construção, colocação em serviço, readaptação, renovação, operação e manutenção dos elementos que constituem o sistema ferroviário, tais como as infra-estruturas, energia, sinalização, gestão do tráfego e manutenção, bem como às qualificações profissionais e condições de saúde e segurança do pessoal que participa na sua operação e manutenção.

Neste sentido, estabelece-se que os vários elementos que compõem o sistema ferroviário devem estar sujeitos ao cumprimento de especificações técnicas e funcionais e cria-se um procedimento de autorização para a entrada em serviço de veículos ferroviários.

A autoridade nacional responsável pela aplicação das normas é o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P., na qualidade de entidade reguladora do sector ferroviário, designadamente, quanto à clarificação e simplificação de procedimentos.

Além disso, é aprofundado o quadro regulamentar comum para a segurança ferroviária, definido no Decreto-Lei n.º 231/2007, de 14 de Junho. A fim de garantir um nível elevado de segurança ferroviária e condições equitativas para todas as empresas ferroviárias, estabelece-se que estas empresas estão subordinadas a requisitos de segurança iguais, relativamente aos veículos que utilizam, tendo em conta as novas regras da Convenção Relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), que entraram em vigor em Julho de 2006.

Relativamente à certificação de segurança, estabelece-se que a empresa ferroviária ou um gestor de infra-estrutura deve controlar os riscos associados à utilização do veículo ferroviário através da certificação do seu sistema de gestão de segurança e, se aplicável, através da sua certificação de segurança ou autorização. A empresa ferroviária ou o gestor de infra-estrutura devem ainda garantir que quaisquer vagões de mercadorias cumprem os requisitos de manutenção previstos no presente decreto-lei.

O regime que agora se cria enquadra-se na crescente preocupação de assegurar uma harmonização técnica que contribua para a adaptação gradual de empresas e entidades administrativas às regras constantes do ordenamento jurídico comunitário. Para que os cidadãos da União Europeia, os operadores económicos e as autoridades de cada Estado membro beneficiem plenamente das vantagens decorrentes da criação de um espaço sem fronteiras, importa, designadamente, incentivar a interconexão e a interoperabilidade das redes nacionais ferroviárias convencionais e de alta velocidade, bem como o acesso a essas redes. Para tal, é necessário realizar todas as acções que se possam revelar necessárias no domínio da harmonização das normas técnicas, tendo em conta as especificidades de cada rede ferroviária. A harmonização entre as características das infra-estruturas e as dos veículos ferroviários e a interligação eficaz dos sistemas de informação e de comunicação dos diversos gestores de infra-estrutura e empresas ferroviárias contribuem para o bom nível de desempenho, segurança e qualidade dos serviços da rede ferroviária, ou seja, para a interoperabilidade do sistema ferroviário. Desta forma, o presente decreto-lei incentiva a eliminação gradual dos obstáculos à interoperabilidade do sistema ferroviário e evita a aprovação de regras diversas que impeçam essa interoperabilidade.

Assim, o presente regime apresenta diversas vantagens para os cidadãos e para as empresas: reduz potenciais barreiras para o normal e pleno funcionamento de veículos ferroviários, facilita e desenvolve os serviços de

transportes ferroviários internacionais e contribui para a redução dos encargos resultantes de economias de escala e da utilização de veículos e dos custos de manutenção. Os cidadãos beneficiam do contínuo aumento da segurança do funcionamento do sistema ferroviário e da qualidade de serviço deste mesmo sector e da eliminação dos obstáculos de ordem técnica, administrativa e económica.

Finalmente, o presente decreto-lei, ao transpor três directivas europeias incluídas no denominado Pacote Ferroviário III, reforça a aposta na realização do mercado interno e na livre circulação de serviços ferroviários, no desenvolvimento económico sustentável e nas políticas de desenvolvimento dos transportes, potenciando elevados padrões de segurança do transporte ferroviário e a articulação entre a rede convencional e a rede de alta velocidade com a restante rede europeia.

Assim:

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

## CAPÍTULO I

### Disposições gerais

#### Artigo 1.º

##### Objecto

1 — O presente decreto-lei estabelece as condições a cumprir para realizar a interoperabilidade e garantir a segurança do sistema ferroviário comunitário e transpõe as Directivas n.ºs 2008/57/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho, 2008/110/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, e 2009/131/CE, da Comissão, de 16 de Outubro.

2 — O presente decreto-lei altera o Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 231/2007, de 14 de Junho, e 62/2010, de 9 de Junho.

#### Artigo 2.º

##### Âmbito de aplicação

1 — O presente decreto-lei aplica-se à rede do sistema ferroviário convencional e de alta velocidade nacional, incluindo a respectiva rede transeuropeia identificada na Decisão n.º 1692/96/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho.

2 — O presente decreto-lei abrange as disposições relativas, para cada subsistema, aos componentes de interoperabilidade, às *interfaces* e aos procedimentos, bem como as condições de compatibilidade geral do sistema ferroviário necessárias para realizar a sua interoperabilidade.

3 — Sem prejuízo do disposto no número anterior e de outras disposições legais aplicáveis, o cumprimento dos requisitos essenciais no caso dos componentes de interoperabilidade, incluindo as *interfaces*, pode obrigar à utilização de especificações europeias especialmente elaboradas para o efeito.

4 — Para os efeitos do presente decreto-lei, entende-se por:

*a*) «Sistema ferroviário transeuropeu» as linhas ferroviárias convencionais e de alta velocidade, tal como definidas, respectivamente, nos n.ºs 1 e 2 do anexo I ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante;

*b*) «Sistema ferroviário existente» a estrutura constituída pelas linhas e instalações fixas da rede ferroviária existente

e os veículos de qualquer categoria e origem que circulam nessas infra-estruturas;

*c*) «Rede» as linhas férreas, as estações, os terminais e todo o tipo de equipamento fixo necessário para assegurar o funcionamento do sistema ferroviário com continuidade e segurança;

*d*) «Subsistemas» a subdivisão do sistema ferroviário, conforme indicado no anexo II ao presente decreto-lei, tendo os subsistemas, para os quais devem ser definidos requisitos essenciais, carácter estrutural ou funcional;

*e*) «Componentes de interoperabilidade» qualquer componente elementar, grupo de componentes, subconjunto ou conjunto completo de materiais incorporados ou destinados a serem incorporados num subsistema do qual dependa, directa ou indirectamente, a interoperabilidade do sistema ferroviário, abrangendo a noção de componente, tanto os objectos materiais como os imateriais e inclui o *software*;

*f*) «Especificação europeia» a especificação técnica comum, aprovação técnica europeia ou norma nacional que transpõe uma norma europeia, tal como definidas pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de Janeiro, alterado pela Lei n.º 59/2008, de 11 de Setembro, pelo Decreto-Lei n.º 278/2009, de 2 de Outubro, e pela Lei n.º 3/2010, de 27 de Abril.

5 — Excluem-se da aplicação do presente decreto-lei:

*a*) Os comboios metropolitanos, carros eléctricos e outros sistemas ferroviários urbanos;

*b*) As redes funcionalmente separadas do resto do sistema ferroviário e destinadas exclusivamente à exploração de serviços de transporte local, urbano ou suburbano de passageiros, bem como as empresas ferroviárias que apenas operam nestas redes;

*c*) As infra-estruturas ferroviárias privadas e veículos exclusivamente utilizados nessas infra-estruturas e destinados ao uso exclusivo do respectivo proprietário para as suas próprias operações de transporte de mercadorias;

*d*) As infra-estruturas e veículos reservados a uma utilização estritamente local, histórica ou turística.

#### Artigo 3.º

##### Interoperabilidade

1 — Considera-se interoperabilidade do sistema ferroviário a capacidade do sistema ferroviário para permitir a circulação segura e sem interrupção de comboios que cumpram os níveis de desempenho exigidos dessas linhas férreas, dependendo dessa capacidade de todas as condições regulamentares, técnicas e operacionais que devam ser cumpridas para satisfazer os requisitos essenciais.

2 — As condições para realizar a interoperabilidade do sistema ferroviário, estabelecidas no presente decreto-lei, dizem respeito à concepção, construção, entrada em serviço, readaptação, renovação, exploração e manutenção dos elementos do sistema ferroviário comunitário, bem como às qualificações profissionais e às condições de saúde e de segurança do pessoal que participa na sua exploração e manutenção.

#### Artigo 4.º

##### Requisitos essenciais

1 — O sistema ferroviário, os subsistemas e os componentes de interoperabilidade, incluindo as *interfaces*,

devem satisfazer o conjunto de condições descritas no anexo III ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, doravante designadas por requisitos essenciais.

2 — As especificações técnicas suplementares referidas no artigo 49.º do Código dos Contratos Públicos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de Janeiro, alterado pela Lei n.º 59/2008, de 11 de Setembro, pelo Decreto-Lei n.º 278/2009, de 2 de Outubro, e pela Lei n.º 3/2010, de 27 de Abril, necessárias para completar as especificações europeias ou as restantes normas em vigor, não devem ser contrárias aos requisitos essenciais.

## CAPÍTULO II

### Especificações técnicas de interoperabilidade

#### Artigo 5.º

##### Definição de especificação técnica de interoperabilidade e enquadramento

1 — A especificação técnica de interoperabilidade (ETI) consiste numa especificação aprovada nos termos do presente decreto-lei, de que cada subsistema ou parte de subsistema é objecto, a fim de cumprir os requisitos essenciais e assegurar a interoperabilidade do sistema ferroviário.

2 — Cada subsistema é objecto de uma ETI, podendo um subsistema ser objecto de várias ETI e uma ETI dizer respeito a vários subsistemas.

3 — As ETI fixam todas as condições que devem ser respeitadas por um componente de interoperabilidade, bem como o procedimento a seguir na avaliação da conformidade, especificando que qualquer componente deve ser sujeito ao processo de avaliação da conformidade e da capacidade de utilização indicado nas ETI e ser acompanhado do correspondente certificado.

4 — A decisão de desenvolver ou de rever uma ETI, bem como a escolha do respectivo âmbito de aplicação técnica e geográfica, cabe à Agência Ferroviária Europeia, criada pelo Regulamento (CE) n.º 881/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril.

5 — Os subsistemas devem ser conformes com as ETI em vigor a partir da respectiva entrada em serviço, renovação ou readaptação, devendo essa conformidade ser mantida enquanto o subsistema estiver em utilização.

6 — Para os efeitos do número anterior, entende-se por:

a) «Entrada em serviço» o conjunto das operações através das quais um subsistema ou um veículo é colocado no seu estado de funcionamento nominal;

b) «Readaptação» as obras importantes de alteração de um subsistema ou de parte de um subsistema que melhoram o seu desempenho global;

c) «Renovação» as obras de substituição importantes de um subsistema ou de parte de um subsistema que não alteram o seu desempenho global.

#### Artigo 6.º

##### Conteúdo das especificações técnicas de interoperabilidade

1 — Na medida do necessário, cada ETI deve:

a) Indicar o seu âmbito de aplicação, especificando se abrange uma parte da rede ou dos veículos referidos no anexo I ao presente decreto-lei, ou o subsistema ou parte de subsistema referidos no anexo II ao presente decreto-lei;

b) Estabelecer os requisitos essenciais aplicáveis ao subsistema em causa e às respectivas *interfaces* com outros subsistemas;

c) Definir as especificações funcionais e técnicas que devem ser cumpridas pelo subsistema e respectivas *interfaces* relativamente aos outros subsistemas, podendo, se necessário, essas especificações diferir segundo a utilização do subsistema, designadamente segundo as categorias de linhas, de nós e ou de veículos previstos no anexo I ao presente decreto-lei;

d) Determinar os componentes de interoperabilidade e as *interfaces* que devem ser objecto de especificações europeias, incluindo as normas europeias, necessários para concretizar a interoperabilidade do sistema ferroviário;

e) Indicar, em cada caso, quais os procedimentos que devem ser utilizados para avaliar a conformidade ou a adequação para utilização dos componentes de interoperabilidade e proceder à verificação CE dos subsistemas, baseando-se estes procedimentos nos módulos definidos na Decisão n.º 93/465/CEE, do Conselho, de 22 de Julho;

f) Indicar a estratégia da sua execução, especificando-se, nomeadamente, as fases a cumprir para passar gradualmente da situação existente à situação final em que se generalizará o cumprimento da ETI;

g) Indicar, para o pessoal envolvido, as condições de qualificação profissional e de higiene e segurança no trabalho exigidas para a exploração e a manutenção do subsistema em causa, bem como para a execução da ETI.

2 — Cada ETI deve ser desenvolvida com base no exame do subsistema existente e indicar um subsistema alvo a estabelecer de modo progressivo e num prazo razoável.

3 — Os aspectos técnicos que correspondam a requisitos essenciais e que não possam ser expressamente tratados numa ETI devem ser claramente identificados num anexo à ETI como «pontos em aberto», sendo neste caso aplicável o n.º 3 do artigo 15.º

4 — As ETI não obstam à utilização das infra-estruturas para a circulação de veículos que não tenham sido inicialmente contempladas.

5 — Quando estritamente necessário, as ETI podem, em anexo, fazer referência explícita e claramente identificada a normas ou especificações europeias ou internacionais ou a documentos técnicos publicados pela Agência Ferroviária Europeia, considerando-se obrigatórios a partir do momento em que a ETI seja aplicável.

6 — Na falta das normas ou especificações ou documentos técnicos referidos no número anterior, e enquanto se aguarda a sua elaboração, deve ser feita referência a outros instrumentos legislativos em vigor, claramente identificados e que sejam facilmente acessíveis e do domínio público.

7 — O Comité para a Interoperabilidade e Segurança do Sistema Ferroviário da Comunidade pode ser consultado, a pedido do IMTT, I. P., se, após a aprovação de uma ETI, se constatar que esta não satisfaz integralmente os requisitos essenciais.

8 — Para os efeitos do presente decreto-lei, entende-se por veículo um veículo ferroviário que circula com as suas próprias rodas em linhas férreas, com ou sem tracção, sendo composto por um ou mais subsistemas ou partes de subsistemas estruturais e funcionais.

## Artigo 7.º

## ETI e casos específicos

1 — Para cada ETI podem prever-se casos específicos, tanto no que diz respeito à rede como aos veículos, devendo dar-se especial atenção ao gabarito, à bitola ou à distância entre as vias e aos veículos que têm proveniência ou destino em países terceiros.

2 — Entende-se por caso específico as partes do sistema ferroviário que exigem disposições particulares nas ETI, transitórias ou definitivas, por força de condicionamentos geográficos, topográficos, de ambiente urbano ou de coerência face ao sistema existente, podendo compreender, nomeadamente:

a) As linhas e redes ferroviárias isoladas da restante rede da União Europeia;

b) O gabarito;

c) A bitola ou a distância entre as vias;

d) Os veículos destinados a uma utilização estritamente local, regional ou histórica;

e) Os veículos que tenham como proveniência ou destino países terceiros.

3 — Para cada caso específico, as ETI devem especificar as regras de execução dos elementos das ETI indicadas nas alíneas c) a g) do n.º 1 do artigo anterior.

## Artigo 8.º

## Dispensa de aplicação das ETI

1 — Na falta de casos específicos relevantes, o IMTT, I. P., pode não aplicar as ETI, nos termos do presente artigo, nos seguintes casos:

a) A projectos de novos subsistemas, à renovação ou readaptação de subsistemas existentes ou a qualquer dos elementos contemplados no n.º 4 do artigo 2.º que se encontrem em estado avançado de desenvolvimento ou sejam objecto de contratos em execução aquando da publicação dessas ETI;

b) A projectos de renovação ou readaptação de subsistemas existentes, quando o gabarito, a bitola, a distância entre os eixos das vias ou a tensão eléctrica estabelecidos nessas ETI forem incompatíveis com os parâmetros do subsistema existente, entendendo-se por parâmetros fundamentais as condições regulamentares, técnicas ou operacionais determinantes a nível da interoperabilidade, especificadas nas ETI aplicáveis;

c) A projectos de subsistemas novos ou à renovação ou readaptação de subsistemas existentes, quando a rede ferroviária constituir um enclave ou estiver isolada pelo mar ou separada por força de condições geográficas específicas da rede ferroviária do resto do território comunitário;

d) A todos os projectos de renovação, extensão ou readaptação de subsistemas existentes, quando a aplicação dessas ETI comprometer a viabilidade económica do projecto ou a compatibilidade do sistema ferroviário português;

e) Quando, em consequência de um acidente ou de uma catástrofe natural, as condições de rápido restabelecimento da rede não permitirem, do ponto de vista económico ou técnico, a aplicação parcial ou total das ETI correspondentes;

f) Aos veículos que têm proveniência ou destino em países terceiros cuja bitola é diferente da principal rede ferroviária na União Europeia.

2 — Nos casos referidos no número anterior, o IMTT, I. P., transmite à Comissão Europeia uma lista com os elementos indicados no anexo IX ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

3 — No caso referido na alínea a) do n.º 1, o IMTT, I. P., transmite à Comissão Europeia, no prazo de um ano a contar da data de entrada em vigor de cada ETI, uma lista dos projectos em curso e que se encontram em estado de desenvolvimento avançado.

4 — Para os efeitos do presente artigo, entende-se por projecto em fase avançada de desenvolvimento qualquer projecto cujo planeamento ou construção se encontre numa fase em que deixa de ser possível aceitar alterações do caderno de encargos, podendo esta impossibilidade ser de natureza jurídica, contratual, económica, financeira, social ou ambiental, e deve ser devidamente justificada.

## CAPÍTULO III

## Componentes de interoperabilidade

## Artigo 9.º

## Colocação no mercado de componentes de interoperabilidade

1 — O IMTT, I. P., aprova todas as medidas necessárias para que os componentes de interoperabilidade:

a) Apenas sejam colocados no mercado se permitirem a realização da interoperabilidade do sistema ferroviário e ao mesmo tempo cumprirem os requisitos essenciais;

b) Sejam utilizados no respectivo domínio de utilização em conformidade com o fim a que se destinam e sejam convenientemente instalados e mantidos.

2 — As disposições referidas no número anterior não obstam a que os referidos componentes sejam colocados no mercado para outras aplicações.

3 — O IMTT, I. P., não pode proibir, restringir ou prejudicar a colocação no mercado de componentes de interoperabilidade para utilização no sistema ferroviário que cumpram o disposto no presente decreto-lei, não podendo exigir, nomeadamente, verificações que tenham já sido efectuadas no âmbito do procedimento que deu origem à declaração CE de conformidade ou de aptidão para utilização, cujos elementos constam do anexo IV ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

## Artigo 10.º

## Conformidade ou aptidão para utilização

1 — O IMTT, I. P., deve ter em conta os componentes de interoperabilidade que disponham da declaração CE de conformidade ou de aptidão para utilização conformes com os requisitos essenciais previstos no presente decreto-lei.

2 — Todos os componentes de interoperabilidade estão sujeitos ao processo de avaliação da conformidade e da adequação para utilização indicado na ETI aplicável e devem ser acompanhados do correspondente certificado.

3 — O IMTT, I. P., considera que um componente de interoperabilidade cumpre os requisitos essenciais se respeitar as condições estabelecidas na ETI correspondente ou as especificações europeias elaboradas para dar cumprimento a essas condições.

4 — As peças sobressalentes de subsistemas já em serviço no momento da entrada em vigor da ETI correspon-

dente podem ser instaladas nesses subsistemas sem que seja necessário seguir o procedimento referido no n.º 2.

5 — As ETI podem prever um período de transição para os produtos ferroviários por elas identificados como componentes de interoperabilidade que já se encontrem no mercado no momento da sua entrada em vigor, devendo esses componentes satisfazer os requisitos previstos no n.º 1 do artigo anterior.

#### Artigo 11.º

##### Procedimento de declaração CE de conformidade ou de aptidão para utilização

1 — Para elaborar a declaração CE de conformidade ou de aptidão para utilização de um componente de interoperabilidade, o fabricante ou o respectivo mandatário estabelecido na União Europeia devem aplicar as disposições previstas nas ETI que digam respeito a esse componente.

2 — Sempre que a ETI correspondente o exija, a avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização de um componente de interoperabilidade é efectuada pelo IMTT, I. P., ao qual tenha sido apresentado um pedido pelo fabricante ou pelo respectivo mandatário estabelecido em Portugal.

3 — Caso os componentes de interoperabilidade estejam abrangidos por outras instrumentos legislativos relativos a outros aspectos, a declaração CE de conformidade ou de aptidão para utilização deve indicar que os componentes de interoperabilidade cumprem igualmente os requisitos dessas directivas.

4 — Quando o fabricante ou o respectivo mandatário estabelecido em Portugal não cumprirem as obrigações previstas nos n.ºs 1 e 3, o responsável por colocar o componente de interoperabilidade no mercado fica obrigado a cumpri-las.

5 — Quem instalar componentes de interoperabilidade ou partes de componentes de interoperabilidade de origens diversas ou fabricar componentes de interoperabilidade para uso próprio está sujeito ao cumprimento das obrigações previstas nos n.ºs 1 e 3.

6 — Sem prejuízo do disposto no artigo seguinte, a constatação de que a declaração CE de conformidade foi indevidamente emitida obriga o fabricante ou o respectivo mandatário estabelecido na União Europeia, se necessário, a colocar o componente de interoperabilidade em conformidade e a fazer cessar a infracção, nos termos definidos pelo IMTT, I. P.

7 — Se a não conformidade persistir, o IMTT, I. P., deve tomar todas as medidas adequadas para restringir ou proibir a colocação no mercado do componente de interoperabilidade em questão, ou para assegurar a sua retirada do mercado, nos termos do artigo seguinte.

#### Artigo 12.º

##### Incumprimento dos requisitos essenciais de componentes de interoperabilidade

1 — Caso se verifique que um componente de interoperabilidade que dispõe da declaração CE de conformidade ou de aptidão para utilização e colocado no mercado, utilizado de acordo com a respectiva finalidade, não respeite os requisitos essenciais, o IMTT, I. P., deve adoptar todas as medidas necessárias para restringir o seu campo de aplicação.

2 — Para o efeito do número anterior, o IMTT, I. P., deve proibir a utilização do componente de interoperabilidade ou retirá-lo do mercado e informar a Comissão Europeia das medidas adoptadas e indicar os motivos da sua decisão, especificando, nomeadamente, se a não conformidade resulta:

- a) Do incumprimento dos requisitos essenciais;
- b) Da aplicação incorrecta das especificações europeias, se for invocada a sua aplicação;
- c) De uma deficiência das especificações europeias.

3 — No caso de um componente de interoperabilidade que disponha da declaração CE de conformidade se revelar não conforme, o IMTT, I. P., deve tomar as medidas adequadas relativamente a quem emitiu a declaração e informar desse facto a Comissão Europeia e os restantes Estados membros.

## CAPÍTULO IV

### Subsistemas

#### Artigo 13.º

##### Procedimento de entrada em serviço

1 — Sem prejuízo do disposto no capítulo v, cabe ao IMTT, I. P., autorizar a entrada em serviço dos subsistemas de carácter estrutural, constitutivos do sistema ferroviário e que sejam implantados ou explorados no território nacional.

2 — Para o efeito referido no número anterior, o IMTT, I. P., deve adoptar todas as medidas adequadas para que os subsistemas referidos no número anterior apenas possam entrar em serviço se forem concebidos, construídos e instalados de modo a cumprirem os requisitos essenciais aplicáveis, quando integrados no sistema ferroviário, devendo verificar, nomeadamente:

- a) A compatibilidade técnica desses subsistemas em relação ao sistema em que se integram;
- b) A integração segura desses subsistemas, nos termos do n.º 1 do artigo 64.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 231/2007, de 14 de Junho, e 62/2010, de 9 de Junho.

3 — Cabe ao IMTT, I. P., verificar, antes da respectiva entrada em serviço, se os subsistemas cumprem, se for esse o caso, as disposições aplicáveis das ETI em matéria de exploração e manutenção.

4 — Após a entrada em serviço dos subsistemas, a verificação é feita:

- a) No que diz respeito às infra-estruturas, no quadro da concessão e supervisão das autorizações de segurança nos termos do artigo 66.º-G do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 231/2007, de 14 de Junho, e 62/2010, de 9 de Junho;
- b) No que diz respeito aos veículos, no quadro da concessão e supervisão dos certificados de segurança nos termos dos artigos 66.º-D e 66.º-E do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 231/2007, de 14 de Junho, e 62/2010, de 9 de Junho.

5 — Para o efeito referido no número anterior, aplicam-se os procedimentos de avaliação e de verificação previstos nas ETI estruturais e funcionais aplicáveis.

## Artigo 14.º

**Livre circulação dos subsistemas**

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo anterior, o IMTT, I. P., não pode proibir, restringir ou prejudicar a construção, entrada em serviço e exploração de subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário que satisfaçam os requisitos essenciais.

2 — O IMTT, I. P., não pode exigir verificações que já tenham sido efectuadas:

a) No âmbito do procedimento que deu origem à declaração CE de verificação, cujos elementos constam do anexo v do presente decreto-lei; ou

b) Noutros Estados membros, antes ou após a entrada em vigor do presente decreto-lei, a fim de verificar a conformidade com requisitos idênticos em condições de exploração idênticas.

## Artigo 15.º

**Conformidade com as ETI e as normas nacionais**

1 — O IMTT, I. P., deve considerar interoperáveis e conformes aos requisitos essenciais que lhes digam respeito os subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário que disponham da declaração CE de verificação.

2 — A verificação da interoperabilidade, de acordo com os requisitos essenciais, dos subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário é feita com base nas ETI, caso existam.

3 — O IMTT, I. P., deve elaborar, para cada subsistema, a lista das normas técnicas utilizadas para efeitos da aplicação dos requisitos essenciais e transmitir essa lista à Comissão Europeia, nos seguintes casos:

- a) Inexistência de ETI aplicáveis; ou
- b) Notificação de derrogações nos termos do artigo 8.º; ou
- c) Situações específicas que impliquem a aplicação de normas técnicas não incluídas na ETI aplicável.

4 — A lista referida no número anterior deve ser transmitida:

a) Sempre que a lista de normas técnicas, notificada até 30 de Abril de 2005, nos termos do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 93/2000, de 23 de Maio, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 152/2003, de 11 de Julho, 178/2007, de 8 de Maio, e 191/2008, de 25 de Setembro, e no artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 75/2003, de 16 de Abril, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 177/2007, de 8 de Maio, e 191/2008, de 25 de Setembro, sofra qualquer alteração; ou

- b) Após a notificação da derrogação; ou
- c) Após a publicação da ETI em questão.

5 — O IMTT, I. P., deve indicar os organismos responsáveis pelo procedimento de elaboração da declaração CE referido no artigo seguinte.

6 — O IMTT, I. P., disponibiliza o texto integral das normas notificadas, a pedido da Comissão Europeia.

7 — O IMTT, I. P., pode optar por não notificar as normas e restrições de natureza estritamente local, devendo, nesse caso, mencionar essas normas e restrições nos registos de infra-estrutura previstos no artigo 33.º do presente decreto-lei.

8 — O IMTT, I. P., deve assegurar a publicação das normas técnicas de carácter vinculativo e a respectiva

disponibilização a todos os gestores de infra-estrutura, empresas ferroviárias e requerentes de autorizações de entrada em serviço, numa linguagem clara que possa ser compreendida pelos interessados.

## Artigo 16.º

**Procedimento de elaboração da declaração CE de verificação**

1 — Para efeitos de elaboração da declaração CE de verificação, a entidade adjudicante, o fabricante ou o respectivo mandatário requerem ao organismo notificado que tiverem escolhido para o efeito a abertura do processo de verificação CE indicado no anexo vi do presente decreto-lei.

2 — As competências do organismo notificado responsável pela verificação CE de um subsistema iniciam-se na fase de projecto e abrangem todo o período de construção até à fase de recepção, antes da entrada em serviço do subsistema.

3 — As competências abrangem ainda a verificação das interfaces do subsistema em questão, relativamente ao sistema em que se integra, baseando-se nas informações disponíveis na ETI em questão e nos registos previstos nos artigos 31.º a 33.º do presente decreto-lei.

4 — O organismo notificado é responsável pela organização do processo técnico que deve acompanhar a declaração CE de verificação e que contém:

a) Os documentos necessários relativos às características do subsistema e, se necessário, todos os elementos de certificação da conformidade dos componentes de interoperabilidade;

b) Os elementos relativos às condições e restrições de utilização e às instruções de manutenção, fiscalização contínua ou periódica, regulação e conservação.

5 — O organismo notificado pode emitir declarações de verificação intermédias para abranger determinadas fases do procedimento de verificação ou determinadas partes do subsistema, aplicando-se nestes casos o procedimento indicado no anexo vi ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

6 — No caso de as ETI aplicáveis permitirem, o IMTT, I. P., pode emitir certificados de conformidade para séries de subsistemas ou determinadas partes desses subsistemas.

7 — Considera-se organismo notificado a entidade independente com competência técnica para proceder à avaliação da conformidade dos produtos sujeitos ao cumprimento de legislação específica e cuja listagem é publicitada no sítio da Internet do IMTT, I. P.

## Artigo 17.º

**Incumprimento dos requisitos essenciais por parte dos subsistemas**

1 — Caso se verifique que um subsistema de carácter estrutural, detentor da declaração CE de verificação, acompanhada do respectivo processo técnico, não cumpre integralmente o disposto no presente decreto-lei, nomeadamente os requisitos essenciais, o IMTT, I. P., pode pedir a realização de verificações complementares.

2 — O IMTT, I. P., deve informar a Comissão Europeia das informações complementares solicitadas, expondo as razões que as justificam.

3 — O IMTT, I. P., deve indicar se o não cumprimento integral resulta:

- a) Do incumprimento dos requisitos essenciais ou de uma ETI, ou da aplicação incorrecta de uma ETI;
- b) Da deficiência de uma ETI.

#### Artigo 18.º

##### Entrada em serviço de subsistemas após a sua renovação ou readaptação

1 — Em caso de renovação ou de readaptação, a entidade adjudicante ou o fabricante devem apresentar ao IMTT, I. P., documentação com a descrição do projecto.

2 — O IMTT, I. P., analisa a documentação e, tendo em conta a estratégia de execução indicada na ETI aplicável, decide se a dimensão dos trabalhos torna necessária uma nova autorização de entrada em serviço na acepção do presente decreto-lei.

3 — É necessária uma nova autorização de entrada em serviço sempre que o nível de segurança global possa ser negativamente afectado pelas obras previstas.

4 — Caso seja necessária uma nova autorização, o IMTT, I. P., decide em que medida as ETI devem ser aplicadas ao projecto.

5 — O IMTT, I. P., deve tomar a sua decisão até 120 dias após a apresentação da documentação completa pelo requerente.

6 — Sempre que seja necessária uma nova autorização e a ETI não esteja a ser integralmente aplicada, o IMTT, I. P., deve transmitir à Comissão Europeia as seguintes informações:

- a) O motivo pelo qual a ETI não é integralmente aplicada;
- b) As características técnicas aplicáveis em substituição da ETI;
- c) Os organismos responsáveis pela aplicação, no caso dessas características, do procedimento de verificação referido no artigo 16.º do presente decreto-lei.

7 — Para os efeitos do presente artigo, considera-se substituição no âmbito da manutenção a substituição de componentes por peças de função e desempenho idênticos no âmbito de operações de manutenção preventiva ou correctiva.

## CAPÍTULO V

### Veículos

#### Artigo 19.º

##### Autorização de entrada em serviço de veículos

1 — Antes da utilização de um veículo numa rede, a sua entrada em serviço deve ser autorizada pelo IMTT, I. P., salvo disposição em contrário do presente capítulo.

2 — Os veículos conformes com as ETI são autorizados nos termos dos artigos 22.º ou 23.º e 24.º

3 — Os veículos não conformes com as ETI são autorizados nos termos dos artigos 25.º ou 26.º

4 — Os veículos conformes com um tipo autorizado são autorizados nos termos do artigo 27.º

5 — O tipo de um veículo consiste nas características básicas do projecto do veículo abrangidas por um certi-

ficado único de exame de tipo descrito no módulo B da Decisão n.º 93/465/CEE, do Conselho, de 22 de Julho.

#### Artigo 20.º

##### Autorização de entrada em serviço de veículos

1 — Qualquer autorização concedida por um Estado membro é válida em todos os outros Estados membros, sem prejuízo do disposto nos artigos 25.º e 26.º relativamente às autorizações complementares.

2 — O IMTT, I. P., clarifica, através de deliberação do conselho directivo, se são necessárias autorizações complementares em conformidade com o disposto nos artigos 23.º e 24.º, no caso dos veículos conformes com as ETI, ou se são necessárias autorizações complementares em conformidade com o artigo 26.º, no caso de veículos não conformes com as ETI.

3 — No caso de veículos que circulem entre um Estado membro e um país terceiro numa rede cuja bitola seja diferente da bitola da rede ferroviária principal da União Europeia e aos quais possa ser concedida uma derrogação nos termos do artigo 8.º ou que configurem casos específicos, as normas nacionais referidas nos artigos 23.º e 25.º podem incluir acordos internacionais, desde que estes sejam compatíveis com a legislação comunitária.

4 — As autorizações de entrada em serviço de veículos concedidas antes de 19 de Julho de 2008, incluindo as autorizações concedidas ao abrigo de acordos internacionais, em particular do Regulamento para a Utilização Recíproca das Carruagens e dos Furgões em Tráfego Internacional, aprovado pela Decisão n.º 2007/756/CE, da Comissão, de 9 de Novembro, e do Regulamento para a Utilização Recíproca dos Vagões em Tráfego Internacional, aprovado pela Directiva n.º 2008/110/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, continuam válidas em conformidade com as condições em que tenham sido concedidas.

5 — O disposto no número anterior prevalece sobre os artigos 25.º e 26.º

6 — O IMTT, I. P., pode conceder autorizações de entrada em serviço a um conjunto de veículos idênticos de um tipo de projecto, doravante designado por série de veículos, comunicando ao requerente o procedimento a adoptar.

7 — As autorizações de entrada em serviço concedidas nos termos do presente artigo não prejudicam outras condições impostas às empresas ferroviárias e aos gestores de infra-estruturas para a exploração desses veículos na rede em questão, em conformidade com o disposto no Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 231/2007, de 14 de Junho, e 62/2010, de 9 de Junho.

8 — Para os efeitos do presente artigo, entende-se por detentor a pessoa ou entidade que explora o veículo enquanto meio de transporte, quer seja seu proprietário, quer tenha o direito de o utilizar, e está registada como tal no registo de matrícula nacional a que se refere o artigo 31.º

#### Artigo 21.º

##### Procedimentos de revisão, revogação e derrogação

1 — Qualquer pedido de autorização de entrada em serviço deve ser objecto de uma decisão do IMTT, I. P., podendo a mesma prever condições de utilização e outras restrições.

2 — Em caso de recusa do pedido de autorização de entrada em serviço, o requerente pode requerer fundamentadamente, no prazo de 30 dias a contar da data de recepção da decisão, a revisão da decisão ao IMTT, I. P.

3 — O IMTT, I. P., dispõe de 30 dias a contar da recepção do pedido de revisão para confirmar ou revogar a sua decisão.

4 — No caso de a decisão de recusa ser confirmada, sem prejuízo de impugnação judicial, nos termos de legislação específica, pode ser requerida, no prazo de 10 dias, a reapreciação da decisão à Unidade de Regulação Ferroviária, de acordo com o artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 147/2007, de 27 de Abril, dispondo do prazo de 10 dias para decidir.

5 — Quando o IMTT, I. P., não decida nos prazos previstos no n.º 6 do artigo 24.º e do n.º 6 do artigo 26.º, a entrada em serviço do veículo em questão considera-se autorizada após 90 dias a contar do termo desses prazos, sendo válida apenas na rede para a qual o IMTT, I. P., não decidiu nos prazos previstos.

6 — Sempre que o IMTT, I. P., pretender revogar uma autorização de entrada em serviço que tenha sido concedida nos termos do número anterior, aplica-se o procedimento de revisão dos certificados de segurança previsto no artigo 66.º-E do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 231/2007, de 14 de Junho, e 62/2010, de 9 de Junho, ou, se for esse o caso, o procedimento de revisão dos acordos de segurança referido no mesmo decreto-lei.

7 — Quando haja recurso, a instância de recurso competente referida no n.º 4 pode solicitar um parecer à Agência Ferroviária Europeia.

## Artigo 22.º

### Primeira autorização de entrada em serviço de veículos conformes com as ETI

1 — O presente artigo aplica-se aos veículos que estejam em conformidade com as ETI desde que uma parte significativa dos requisitos essenciais façam parte dessas ETI e que as ETI relativas a material circulante tenham entrado em vigor e sejam aplicáveis.

2 — A primeira autorização é concedida pelo IMTT, I. P., sem mais verificações, no caso de todos os subsistemas estruturais de um veículo terem sido autorizados em conformidade com o disposto no capítulo IV.

3 — No caso de veículos que disponham de todas as declarações CE de verificação necessárias previstas no artigo 16.º, os critérios que o IMTT, I. P., pode verificar para a concessão de uma autorização de entrada em serviço referem-se apenas:

a) À compatibilidade técnica entre os subsistemas relevantes do veículo e a segurança da sua integração nos termos dos n.ºs 1 e 2 do artigo 15.º;

b) À compatibilidade técnica entre o veículo e a rede em causa;

c) Às regras nacionais aplicáveis aos pontos em aberto;

d) Às regras nacionais aplicáveis aos casos específicos devidamente identificados nas ETI aplicáveis.

## Artigo 23.º

### Autorizações complementares de entrada em serviço de veículos conformes com as ETI

1 — Os veículos em conformidade com as ETI que integram todos os aspectos dos subsistemas relevantes,

sem casos específicos e sem pontos em aberto estritamente relacionados com a compatibilidade técnica entre o veículo e a rede, não estão sujeitos a autorização complementar de entrada em serviço, desde que circulem em redes conformes com as ETI noutros Estados membros ou nas condições especificadas nas ETI correspondentes.

2 — O IMTT, I. P., decide se são necessárias autorizações complementares relativamente aos veículos que tenham entrado em serviço nos termos do artigo anterior e que não estão abrangidos pelo número anterior, aplicando-se nesse caso o disposto nos números seguintes.

3 — O requerente apresenta ao IMTT, I. P., documentação relativa ao veículo ou tipo de veículo e ao uso previsto na rede, devendo a documentação incluir as seguintes informações:

a) Prova documental de que a entrada em serviço foi autorizada noutro Estado membro nos termos dos números anteriores;

b) Um exemplar do processo técnico referido no anexo VI ao presente decreto-lei, incluindo, no caso de veículos equipados com gravadores de dados, informações sobre o processo de recolha de dados, a fim de permitir a leitura e avaliação desses dados, se essas informações não estiverem harmonizadas nas ETI correspondentes;

c) Registos que mostrem o historial da manutenção do veículo e, se for caso disso, as alterações técnicas introduzidas após a autorização;

d) As características técnicas e operacionais que provem que o veículo é compatível com as infra-estruturas e as instalações fixas, nomeadamente as condições climáticas, o sistema de alimentação de energia, o sistema de controlo-comando e sinalização, a bitola da via e o gabarito da infra-estrutura, a carga máxima admissível por eixo e outros condicionalismos da rede.

4 — Para os efeitos do presente artigo, entende-se por norma harmonizada qualquer norma europeia adoptada por um dos organismos de normalização europeus, de acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 58/2000, de 18 de Abril.

## Artigo 24.º

### Verificação de critérios para autorizações complementares

1 — Para efeitos de concessão da autorização complementar de entrada em serviço de veículos, prevista no artigo anterior, os critérios a verificar pelo IMTT, I. P., podem limitar-se ao seguinte:

a) Compatibilidade técnica entre o veículo e a rede em causa, incluindo as regras nacionais aplicáveis aos pontos em aberto necessários para garantir essa compatibilidade;

b) Regras nacionais aplicáveis aos casos específicos devidamente identificados nas ETI relevantes.

2 — O IMTT, I. P., pode solicitar informações complementares, análises de risco, de acordo com o Regulamento (CE) n.º 352/2009, de 24 de Abril, ou ensaios na rede para verificar os critérios referidos no número anterior.

3 — Após a aprovação do documento de referência previsto no artigo 28.º, o IMTT, I. P., só pode efectuar essa verificação com base nas regras nacionais relativas aos grupos B ou C que constem desse documento.



4 — O IMTT, I. P., define, após consultar o requerente, o âmbito e o conteúdo das informações complementares, das análises de risco ou dos ensaios solicitados.

5 — O gestor da infra-estrutura deve diligenciar no sentido de assegurar que os eventuais ensaios se realizem no prazo de 90 dias a contar da apresentação do pedido pelo requerente, devendo o IMTT, I. P., se for caso disso, tomar medidas para assegurar a realização dos ensaios.

6 — Todos os pedidos de autorização de entrada em serviço apresentados nos termos do presente artigo estão sujeitos a decisão do IMTT, I. P., a qual deve ser tomada até:

a) 60 dias após a apresentação da documentação referida no n.º 3;

b) 30 dias após a prestação das informações complementares solicitadas;

c) 30 dias após a comunicação dos resultados dos ensaios solicitados.

### Artigo 25.º

#### Primeira autorização de entrada em serviço de veículos não conformes com as ETI

1 — O disposto no presente artigo aplica-se aos veículos que não cumpram as ETI que lhes são aplicáveis e que estejam em vigor no momento da entrada em serviço, nos quais se incluem os veículos sujeitos a derrogações, ou sempre que uma parte significativa dos requisitos essenciais não façam parte de uma ou várias ETI.

2 — A primeira autorização é concedida pelo IMTT, I. P., nos termos seguintes:

a) No que diz respeito aos aspectos técnicos cobertos por uma ETI, caso exista, é aplicável o procedimento de verificação CE;

b) No que diz respeito aos outros aspectos técnicos, são aplicáveis as regras nacionais notificadas ao abrigo do n.º 3 do artigo 15.º do presente decreto-lei e do disposto no artigo 66.º-N do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 231/2007, de 14 de Junho, e 62/2010, de 9 de Junho.

3 — A primeira autorização é válida apenas na rede do Estado membro que a conceder.

### Artigo 26.º

#### Autorizações complementares de entrada em serviço de veículos não conformes com as ETI

1 — No caso de veículos cuja entrada em serviço tenha sido autorizada num Estado membro nos termos do n.º 4 do artigo 20.º ou do artigo anterior, o IMTT, I. P., pode decidir, nos termos do presente artigo, se são necessárias autorizações complementares de entrada em serviço em território português.

2 — O requerente apresenta a documentação técnica sobre o veículo ou o tipo de veículo ao IMTT, I. P., indicando a utilização prevista na rede, devendo a referida documentação incluir as seguintes informações:

a) Prova documental de que a entrada em serviço do veículo foi autorizada noutro Estado membro, juntamente com a documentação relativa ao procedimento adoptado para demonstrar que o veículo cumpre os requisitos de segurança em vigor, incluindo, se for esse o caso, informação sobre derrogações de que tenha beneficiado ou que lhe tenham sido concedidas nos termos do artigo 8.º;

b) Dados técnicos, programa de manutenção e características operacionais, incluindo, no caso de veículos equipados com gravadores de dados, informações sobre o processo de recolha dos dados, a fim de permitir a leitura e a avaliação desses dados nos termos do n.º 2 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 231/2007, de 14 de Junho, e 62/2010, de 9 de Junho;

c) Registos que mostrem o historial da sua exploração e manutenção e, se for caso disso, as alterações técnicas introduzidas após a autorização;

d) As características técnicas e operacionais que provem que o veículo é compatível com as infra-estruturas e as instalações fixas, nomeadamente as condições climáticas, o sistema de alimentação de energia, o sistema de controlo-comando e sinalização, a bitola da via e o gabarito da infra-estrutura, a carga máxima admissível por eixo e outros condicionalismos da rede.

3 — A veracidade ou sustentação das informações referidas nas alíneas a) e b) do número anterior não podem ser postas em causa pelo IMTT, I. P., salvo se este puder demonstrar, sem prejuízo do artigo 14.º, que existe risco substancial para a segurança, não podendo o IMTT, I. P., após a aprovação do documento de referência previsto no artigo 28.º, invocar a este respeito nenhuma norma relativa ao grupo A que conste desse documento.

4 — O IMTT, I. P., pode solicitar informações complementares, análises de risco de acordo com o Regulamento (CE) n.º 352/2009, de 24 de Abril, ou ensaios na rede para verificar a conformidade dos elementos referidos nas alíneas c) e d) do n.º 2 do presente artigo com as normas nacionais em vigor, notificadas à Comissão Europeia nos termos da legislação em vigor.

5 — O disposto nos n.ºs 3 a 5 do artigo 24.º aplica-se ao procedimento de autorizações complementares de entrada em serviço, previsto no presente artigo.

6 — Todos os pedidos de autorização de entrada em serviço apresentados nos termos do presente artigo estão sujeitos a decisão do IMTT, I. P., que deve ser tomada o mais rapidamente possível, até:

a) 90 dias após a apresentação da documentação técnica referida no n.º 2;

b) 40 dias após a prestação das informações complementares, ou da apresentação das análises de risco ou dos resultados dos ensaios solicitados pelo IMTT, I. P., nos termos do n.º 4;

c) 40 dias a contar da apresentação dos resultados dos ensaios solicitados pelo IMTT, I. P., nos termos do n.º 4.

### Artigo 27.º

#### Autorização de tipos de veículos

1 — O IMTT, I. P., pode conceder autorizações a tipos de veículos, sendo que, quando autorizar um veículo, deve simultaneamente autorizar o tipo de veículo.

2 — Um veículo conforme com um tipo já autorizado num Estado membro é autorizado com base numa declaração de conformidade com esse tipo apresentada pelo requerente, sem mais verificações.

3 — Caso as disposições aplicáveis das ETI e as regras nacionais com base nas quais um tipo de veículo foi autorizado sejam alteradas, o IMTT, I. P., pode decidir se as autorizações de tipo já concedidas continuam válidas ou devem ser renovadas.

4 — Os critérios que o IMTT, I. P., verifica no caso de uma autorização de tipo renovada só podem dizer respeito às regras alteradas, não afectando a renovação da autorização de tipo as autorizações de veículos já concedidas com base em tipos previamente autorizados.

5 — O requerente pode solicitar uma autorização de tipo em vários Estados membros simultaneamente, devendo nesse caso as autoridades responsáveis pela segurança cooperar para simplificar o procedimento e minimizar a carga administrativa.

6 — As autorizações de tipo são registadas no registo europeu de tipos de veículos autorizados, previsto no artigo 32.º, especificando este registo o Estado membro ou Estados membros em que um tipo de veículo está autorizado.

#### Artigo 28.º

##### Classificação das normas nacionais

No âmbito do processo de autorização de entrada em serviço dos veículos a que se refere o artigo 25.º, as normas nacionais são classificadas em conformidade com o anexo VII ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

### CAPÍTULO VI

#### Organismos notificados

##### Artigo 29.º

##### Organismos notificados

1 — O IMTT, I. P., deve notificar a Comissão Europeia e os restantes Estados membros dos organismos responsáveis pela execução do processo de avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização referidos no artigo 13.º e do processo de verificação referido no artigo 16.º, devendo indicar para cada um deles o respectivo domínio de competência e o número de identificação previamente obtido junto da Comissão Europeia.

2 — O IMTT, I. P., deve aplicar os critérios previstos no anexo VIII ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, para a avaliação dos organismos a notificar, presumindo-se que estão conformes com os referidos critérios os organismos que observem os critérios de avaliação previstos nas normas europeias aplicáveis.

3 — O IMTT, I. P., deve revogar a autorização de qualquer organismo que deixe de satisfazer os critérios enunciados no anexo VIII ao presente decreto-lei e informar imediatamente desse facto a Comissão Europeia e os restantes Estados membros.

4 — No caso de o IMTT, I. P., considerar que um organismo notificado por um outro Estado membro não satisfaz os critérios referidos no anexo VIII ao presente decreto-lei, deve informar a Comissão Europeia, de modo a desencadear as alterações necessárias para que os organismos notificados possam conservar o estatuto que lhe foi reconhecido.

5 — Para os efeitos do presente artigo, consideram-se organismos notificados os organismos responsáveis pela avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização dos componentes de interoperabilidade ou pela instrução do processo de verificação CE dos sub-sistemas.

### CAPÍTULO VII

#### Registos da rede e dos veículos

##### Artigo 30.º

##### Sistema de numeração dos veículos

1 — Todos os veículos em serviço no sistema ferroviário da União Europeia devem possuir um número europeu de veículo (EVN), atribuído quando é concedida a primeira autorização de entrada em serviço.

2 — O requerente da primeira autorização é responsável pela marcação do veículo com o EVN que lhe foi atribuído.

3 — O EVN é especificado na ETI relativa à operação e gestão do tráfego.

4 — Salvo indicação em contrário na ETI relativa à operação e gestão do tráfego, o EVN é atribuído a um veículo uma única vez.

5 — Não obstante o disposto no n.º 1, no caso dos veículos explorados ou que se destinam a ser explorados em proveniência de ou com destino a países terceiros cuja bitola seja diferente da bitola da rede ferroviária principal na União Europeia, o IMTT, I. P., pode aceitar veículos identificados de acordo com sistemas de codificação diferentes.

##### Artigo 31.º

##### Registos de matrícula nacionais

1 — O IMTT, I. P., deve manter um registo dos veículos ferroviários autorizados em território português, estando esse registo sujeito aos seguintes requisitos.

a) Respeitar as especificações comuns definidas no n.º 2;

b) Ser conservado e actualizado por um organismo independente de qualquer empresa ferroviária;

c) Ser acessível às autoridades responsáveis pela segurança e aos organismos responsáveis pelos inquéritos, bem como às entidades reguladoras, à Agência Ferroviária Europeia, à empresa ferroviária, aos gestores das infra-estruturas e às pessoas ou organizações que efectuem o registo de veículos ou que se encontram identificadas no registo.

2 — Devem constar do registo, pelo menos, as seguintes informações para cada veículo:

a) EVN;

b) Referências da declaração CE de verificação e da entidade que a emitiu;

c) Referências do registo europeu de tipos de veículos autorizados referido no artigo seguinte;

d) Identificação do proprietário do veículo e do detentor;

e) Eventuais restrições quanto ao modo de exploração do veículo;

f) Entidade responsável pela manutenção de um veículo, registada como tal no registo de matrícula nacional.

3 — O detentor do registo deve declarar imediatamente ao IMTT, I. P., qualquer modificação dos dados introduzidos no registo da matrícula nacional, a destruição de um veículo ou a sua decisão de deixar de registar um veículo.

4 — Enquanto os registos de matrícula nacionais dos Estados membros não estiverem interligados, o IMTT, I. P.,

actualiza o seu registo com as alterações introduzidas por outro Estado membro no seu próprio registo, no que se refere aos dados que lhe digam respeito.

5 — No caso dos veículos que entraram em serviço pela primeira vez num país terceiro e que foram autorizados para a entrada em serviço em território da União Europeia, é assegurado que os dados enumerados nas alíneas *d)* a *f)* do n.º 2 possam ser obtidos através do registo de matrícula nacional, podendo os dados referidos na alínea *f)* do n.º 2 ser substituídos por dados essenciais de segurança relacionados com o calendário da manutenção.

#### Artigo 32.º

##### Registo europeu de tipos de veículos autorizados

1 — A Agência Ferroviária Europeia detém um registo de tipos de veículos ferroviários autorizados pelos Estados membros a entrarem em serviço no sistema ferroviário da União Europeia, o qual:

- a)* É público e acessível electronicamente;
- b)* Cumpre as especificações comuns definidas no procedimento de regulamentação instituído pela Comissão Europeia;
- c)* Está interligado com todos os registos de matrícula nacionais.

2 — O registo inclui os seguintes dados para cada tipo de veículo:

- a)* As características técnicas do tipo de veículo, tal como definidas nas ETI aplicáveis;
- b)* O nome do fabricante;
- c)* As datas, referências e Estados membros emissores das sucessivas autorizações emitidas para este tipo de veículo em todos os Estados membros, incluindo quaisquer restrições ou revogações.

3 — No caso de uma autorização de tipo ser concedida, alterada ou revogada em território português, o IMTT, I. P., deve informar a Agência Ferroviária Europeia para que esta possa actualizar o registo.

#### Artigo 33.º

##### Registo da infra-estrutura

1 — O IMTT, I. P., deve assegurar a publicação e actualização, com base no ciclo de actualização preconizado pela Agência Ferroviária Europeia, de um registo da infra-estrutura, devendo esse registo apresentar, para cada subsistema ou parte de subsistema em causa, as características principais e a sua concordância relativamente às características prescritas pelas ETI aplicáveis.

2 — Para o efeito referido no número anterior, cada ETI deve indicar com precisão quais as informações que devem figurar no registo da infra-estrutura.

### CAPÍTULO VIII

#### Fiscalização e regime sancionatório

#### Artigo 34.º

##### Fiscalização

A fiscalização do cumprimento do disposto no presente decreto-lei cabe ao IMTT, I. P.

#### Artigo 35.º

##### Contra-ordenações

Constituem contra-ordenações, puníveis com coima de € 1250 a € 3740, ou de € 7482 a € 44 891, consoante o agente seja pessoa singular ou colectiva:

- a)* A colocação no mercado de componentes de interoperabilidade que não disponham de declaração CE de conformidade ou de aptidão para a utilização;
- b)* A inobservância da restrição determinada ao campo de utilização de um componente de interoperabilidade que disponha da declaração CE de conformidade ou de aptidão para a utilização mas comprometa a observância dos requisitos essenciais;
- c)* A inobservância da proibição de utilização de um componente de interoperabilidade que disponha da declaração CE de conformidade ou de aptidão para a utilização mas comprometa a observância dos requisitos essenciais;
- d)* A inobservância da determinação de retirada do mercado de um componente de interoperabilidade que disponha da declaração CE de conformidade ou de aptidão para a utilização mas comprometa a observância dos requisitos essenciais;
- e)* A passagem de declaração CE de conformidade ou de aptidão para a utilização a um componente de interoperabilidade que se revele não conforme;
- f)* O incumprimento da determinação de colocar em conformidade com os requisitos essenciais um componente de interoperabilidade com declaração CE de conformidade ou de aptidão para a utilização indevidamente emitida;
- g)* A entrada em serviço dos subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário sem autorização do IMTT, I. P.;
- h)* A renovação ou readaptação dos subsistemas por parte do gestor ou da empresa sem nova autorização de entrada em serviço, quando a ela haja lugar;
- i)* A não informação imediata ao IMTT, I. P., de qualquer modificação dos dados introduzidos no registo da matrícula nacional, a destruição de um veículo ou a sua decisão de deixar de registar um veículo.

#### Artigo 36.º

##### Instrução dos processos e aplicação das coimas

1 — A instrução dos processos por contra-ordenações previstos no presente decreto-lei compete ao IMTT, I. P.

2 — A aplicação das coimas previstas no presente decreto-lei compete ao presidente do conselho directivo do IMTT, I. P.

#### Artigo 37.º

##### Produto das coimas

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

- a)* 40% para o IMTT, I. P.;
- b)* 60% para o Estado.

#### Artigo 38.º

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

Os artigos 2.º, 3.º, 64.º, 66.º-D e 66.º-O do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, alterado pelos Decretos-

-Leis n.ºs 231/2007, de 14 de Junho, e 62/2010, de 9 de Junho, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 2.º

[...]

- 1 — .....
- 2 — .....
- 3 — .....
- 4 — Os caminhos de ferro históricos, de museu e turísticos que circulam na sua própria rede, incluindo as oficinas, os veículos e o pessoal, bem como os veículos históricos que circulam em redes nacionais desde que cumpram as regras e regulamentos nacionais de segurança destinados a garantir a circulação segura desses veículos, estão excluídos do âmbito de aplicação do presente decreto-lei.

Artigo 3.º

[...]

- .....
- a) .....
- b) .....
- c) .....
- d) .....
- e) .....
- f) .....
- g) .....
- h) .....
- i) .....
- j) .....
- l) .....
- m) .....
- n) .....
- o) .....
- p) .....
- q) .....
- r) .....
- s) .....
- t) .....
- u) .....
- v) .....
- x) .....
- z) .....
- aa) .....
- ab) .....
- ac) ‘Detentor’ a pessoa ou entidade que explora um veículo enquanto meio de transporte, quer seja proprietário do veículo, quer tenha o direito de o utilizar, e que está registada como tal no Registo de Matrícula Nacional (RMN) previsto no artigo 31.º do Decreto-Lei n.º 27/2011, de 17 de Fevereiro;
- ad) ‘Entidade responsável pela manutenção’ a entidade responsável pela manutenção de um veículo, registada como tal no RMN;
- ae) ‘Veículo’ um veículo ferroviário apto a circular com as suas próprias rodas em linhas férreas, com ou sem tracção, sendo composto por um ou mais subsistemas ou partes de subsistemas estruturais e funcionais.

Artigo 64.º

[...]

- 1 — .....
- 2 — A responsabilidade prevista no número anterior não afecta a responsabilidade de cada produtor, forne-

cedor de serviços de manutenção, detentor, prestador de serviços e entidade adjudicante de garantir que os veículos, instalações, equipamentos e materiais por eles fornecidos, bem como os serviços prestados, estão em conformidade com os requisitos e as condições de utilização indicados para o seu uso em segurança na exploração do sistema pelas empresas ferroviárias e os gestores da infra-estrutura.

Artigo 66.º-D

[...]

- 1 — .....
- 2 — .....
- 3 — .....
- 4 — .....
- a) .....
- b) Parte B — a certificação da aceitação das disposições adoptadas pela empresa ferroviária para dar cumprimento aos requisitos específicos necessários à prestação dos seus serviços na rede em causa em condições de segurança, podendo esses requisitos dizer respeito à aplicação das ETI e das normas de segurança nacionais, incluindo as normas de exploração da rede, a aceitação dos certificados do pessoal e a autorização de pôr em serviço os veículos utilizados pelas empresas ferroviárias, devendo a certificação basear-se na documentação apresentada pela empresa ferroviária em conformidade com o regulamento a que se refere o artigo 66.º-I do presente decreto-lei.

- 5 — .....
- 6 — O objectivo do certificado de segurança é comprovar que a empresa ferroviária criou o seu sistema de gestão da segurança e está apta a cumprir os requisitos previstos nas ETI, noutra legislação comunitária aplicável e nas normas de segurança nacionais, a fim de controlar os riscos e de prestar serviços de transporte na rede de forma segura.

Artigo 66.º-O

[...]

- 1 — .....
- 2 — .....
- a) .....
- b) .....
- c) .....
- d) .....
- e) Sobre as isenções concedidas ao abrigo do disposto nos n.ºs 4 a 6 do artigo 66.º-S do presente decreto-lei.
- 3 — .....

Artigo 39.º

**Aditamento ao Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro**  
São aditados ao Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 231/2007, de 14 de Junho, e 62/2010, de 9 de Junho, os artigos 66.º-R e 66.º-S, com a seguinte redacção:

«Artigo 66.º-R

**Manutenção de veículos**

- 1 — Antes de entrar em serviço ou de ser utilizado na rede, a cada veículo é atribuída uma entidade res-

ponsável pela manutenção, a qual deve estar registada no RMN, de acordo com o disposto na regulamentação relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário.

2 — A entidade responsável pela manutenção pode ser uma empresa ferroviária, um gestor de infra-estrutura ou um detentor.

3 — Sem prejuízo da responsabilidade das empresas ferroviárias e dos gestores de infra-estrutura pela operação segura de uma composição, tal como previsto no artigo 64.º do presente decreto-lei, a entidade deve assegurar, por meio de um sistema de manutenção, que os veículos por cuja manutenção é responsável se encontrem em condições seguras para circular, devendo para esse efeito a entidade responsável pela manutenção garantir que a manutenção dos veículos seja efectuada de acordo com:

a) O registo de manutenção de cada veículo;

b) Os requisitos em vigor, incluindo as regras de manutenção e as disposições relativas às ETI.

4 — A entidade responsável pela manutenção pode efectuar a manutenção ou recorrer a oficinas de manutenção contratadas.

5 — No caso de vagões de mercadorias, cada entidade responsável pela manutenção é certificada por um organismo acreditado ou reconhecido de acordo com o n.º 7, ou pelo IMTT, I. P., devendo o processo de acreditação basear-se em critérios de independência, competência e imparcialidade, tais como as normas europeias relevantes da série EN 45000.

6 — O processo de reconhecimento a que se refere o número anterior deve basear-se em critérios de independência, competência e imparcialidade.

7 — Sempre que a entidade responsável pela manutenção for uma empresa ferroviária ou um gestor de infra-estrutura, o cumprimento dos critérios a adoptar ao abrigo do disposto no artigo seguinte deve ser verificado pelo IMTT, I. P., de acordo com os procedimentos referidos nos artigos 66.º-D ou 66.º-G do presente decreto-lei, e ser confirmado nos certificados especificados nesses procedimentos.

#### Artigo 66.º-S

##### Sistema de certificação da manutenção

1 — Após a aprovação, pela Comissão Europeia, de uma medida que estabeleça um sistema de certificação da entidade responsável pela manutenção dos vagões de mercadorias, os certificados emitidos de acordo com aquele sistema devem confirmar o cumprimento dos requisitos referidos no n.º 3 do artigo anterior.

2 — A medida referida no número anterior pode vir a ser extensível a todos os veículos após avaliação da sua implementação.

3 — Os certificados emitidos em termos dos números anteriores são válidos em toda a União Europeia.

4 — O IMTT, I. P., pode cumprir as obrigações de identificação e certificação da entidade responsável pela manutenção através de medidas alternativas, nos seguintes casos:

a) Veículos registados num país terceiro cuja manutenção é efectuada de acordo com a legislação desse país;

b) Veículos utilizados em redes ou linhas cujo gabarito é diferente do da rede principal na UE e para os quais o cumprimento dos requisitos referidos no n.º 3 do artigo anterior são assegurados por acordos internacionais com países terceiros;

c) Veículos históricos, equipamento militar e transportes especiais que requerem a emissão de uma autorização *ad hoc* do IMTT, I. P., antes de entrarem em serviço, sendo neste caso as derrogações concedidas por períodos máximos de cinco anos.

5 — As medidas referidas no número anterior são aplicadas através de derrogações a conceder pelo IMTT, I. P.:

a) No acto de registo dos veículos nos termos do disposto na regulamentação relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário, no que diz respeito à identificação da entidade responsável pela manutenção;

b) No acto de emissão dos certificados de segurança e das autorizações a empresas ferroviárias e gestores de infra-estrutura nos termos dos artigos 66.º-D e 66.º-G do presente decreto-lei, no que diz respeito à identificação ou certificação da entidade responsável pela manutenção.

6 — As derrogações referidas no número anterior são identificadas e justificadas no relatório anual de segurança referido no artigo 66.º-O do presente decreto-lei.»

## CAPÍTULO IX

### Disposições transitórias e finais

#### Artigo 40.º

##### Disposição transitória

1 — O âmbito de aplicação das ETI deve ser progressivamente alargado a todo o sistema ferroviário, incluindo as vias de acesso aos serviços dos terminais e dos portos principais que sirvam ou possam servir mais de um cliente, sem prejuízo das derrogações à aplicação das ETI nos casos enumerados no artigo 8.º do presente decreto-lei.

2 — Enquanto o alargamento do âmbito de aplicação das ETI ao conjunto do sistema ferroviário não se concretizar deve ser concedida, nos termos do artigo 13.º, a autorização de entrada em serviço:

a) De subsistemas de veículos e de controlo, comando e sinalização a bordo, cuja utilização está prevista pelo menos parcialmente na parte da rede ainda não abrangida pelas ETI, para essa parte da rede;

b) De subsistemas de infra-estrutura, energia e controlo, comando e sinalização nas vias, nas partes da rede ainda não abrangidas pelas ETI.

3 — A autorização de entrada em serviço de veículos cuja utilização está prevista ocasionalmente na parte da rede ainda não abrangida pelas ETI relativamente a essa parte da rede deve ser concedida nos termos dos artigos 19.º a 28.º ou, se for esse o caso, nos termos do artigo 13.º

4 — O IMTT, I. P., pode não aplicar as ETI novas ou revistas aprovadas, no caso de projectos que se encontrem em estado de desenvolvimento avançado ou sejam objecto de contratos em execução quando da publicação do grupo relevante de ETI.

## Artigo 41.º

**Projecto referencial**

Após aprovação do projecto de referencial de regras técnicas, elaborado pela Agência Ferroviária Europeia, que assegure o actual grau de interoperabilidade das redes e dos veículos no âmbito do presente decreto-lei, o IMTT, I. P., deve informar a Comissão Europeia da sua intenção de aprovar qualquer disposição nacional ou da elaboração, em território português, de quaisquer projectos que divirjam do referencial.

## Artigo 42.º

**Desmaterialização de actos e procedimentos**

Todos os pedidos, comunicações e notificações entre o IMTT, I. P., e outras entidades competentes, empresas e cidadãos devem ser efectuados por meios electrónicos, através da plataforma electrónica de informação do IMTT, I. P., acessível através do Portal da Empresa e do Cidadão.

## Artigo 43.º

**Norma revogatória**

São revogados:

a) O Decreto-Lei n.º 93/2000, de 23 de Maio, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 152/2003, de 11 de Julho, 178/2007, de 8 de Maio, e 191/2008, de 25 de Setembro;

b) O Decreto-Lei n.º 75/2003, de 16 de Abril, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 177/2007, de 8 de Maio, e 191/2008, de 25 de Setembro;

c) O artigo 66.º-F do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 231/2007, de 14 de Junho, e 62/2010, de 9 de Junho.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 4 de Novembro de 2010. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Luis Filipe Marques Amado* — *Alberto de Sousa Martins* — *António Augusto da Ascensão Mendonça*.

Promulgado em 25 de Janeiro de 2011.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 27 de Janeiro de 2011.

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

## ANEXO I

(a que se refere o capítulo I)

**Âmbito de aplicação**

1 — Sistema ferroviário transeuropeu convencional:

1.1 — Rede. — A rede do sistema ferroviário transeuropeu convencional corresponde às linhas convencionais da rede transeuropeia de transportes identificadas na Decisão n.º 1692/96/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996.

Para efeitos do presente decreto-lei, esta rede pode subdividir-se nas seguintes categorias:

- a) Linhas previstas para o tráfego de passageiros;
- b) Linhas previstas para tráfego misto (passageiros e mercadorias);

c) Linhas especialmente concebidas ou adaptadas para o tráfego de mercadorias;

d) Nós para o tráfego de passageiros;

e) Nós para o tráfego de mercadorias, incluindo os terminais intermodais;

f) Vias de ligação entre os elementos acima referidos.

Esta rede inclui os sistemas de gestão do tráfego, de localização e de navegação, instalações técnicas de tratamento de dados e de telecomunicação previstas para o serviço de transporte de passageiros a longa distância e o transporte de mercadorias na rede, a fim de garantir uma exploração segura e harmoniosa da mesma e a gestão eficaz do tráfego.

1.2 — Veículos. — O sistema ferroviário transeuropeu convencional compreende todos os veículos aptos a circular em toda a rede ferroviária transeuropeia convencional ou em parte dela, incluindo:

a) Comboios automotores térmicos ou eléctricos;

b) Veículos de tracção térmicos ou eléctricos;

c) Carruagens de passageiros;

d) Vagões, incluindo veículos concebidos para o transporte de camiões.

O equipamento móvel de construção e manutenção da infra-estrutura ferroviária pode ser incluído.

Cada uma destas categorias pode ser subdividida em:

a) Veículos destinados a utilização internacional;

b) Veículos destinados a utilização nacional.

2 — Sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade:

2.1 — Rede. — A rede do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade é a das linhas de alta velocidade da rede transeuropeia de transportes identificadas na Decisão n.º 1692/96/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho.

As linhas de alta velocidade compreendem:

a) As linhas especialmente construídas para alta velocidade, equipadas para velocidades geralmente iguais ou superiores a 250 km/h;

b) As linhas especialmente adaptadas para alta velocidade, equipadas para velocidades da ordem dos 200 km/h;

c) As linhas especialmente adaptadas para alta velocidade que apresentam características especiais devido a condicionalismos topográficos, de relevo ou de ambiente urbano, em que a velocidade deve ser adaptada caso a caso, compreendendo esta categoria igualmente as linhas de interconexão entre as redes de alta velocidade e convencional, as vias de travessia das estações, os acessos aos terminais e aos depósitos, etc., percorridos a uma velocidade convencional por material circulante de alta velocidade.

Esta rede inclui os sistemas de gestão do tráfego, de localização e de navegação, instalações técnicas de tratamento de dados e de telecomunicação previstas para o serviço nestas linhas a fim de garantir uma exploração segura e harmoniosa da rede e a gestão eficaz do tráfego.

2.2 — Veículos. — O sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade abrange os veículos concebidos para circular:

a) Quer nas linhas especialmente construídas para a alta velocidade, a uma velocidade de pelo menos 250 km/h,

permitindo, não obstante, em circunstâncias adequadas, atingir velocidades superiores a 300 km/h;

b) Quer nas linhas mencionadas no número anterior, quando tal seja compatível com os níveis de desempenho dessas linhas, a velocidades da ordem dos 200 km/h.

Além disso, os veículos concebidos para exploração a uma velocidade máxima inferior a 200 km/h e que previsivelmente circularão em toda ou em parte da rede transeuropeia de alta velocidade, sempre que tal seja compatível com os níveis de desempenho desta rede, devem preencher os requisitos que garantem uma exploração segura nesta rede. Para esse efeito, as ETI para os veículos convencionais devem especificar também requisitos para uma exploração segura de veículos convencionais nas redes de alta velocidade.

3 — Compatibilidade do sistema ferroviário. — A qualidade dos serviços de transporte ferroviário europeus depende, entre outros factores, de uma excelente compatibilidade entre as características da rede (na acepção mais lata do termo, ou seja, as partes fixas de todos os subsistemas em causa) e as dos veículos (incluindo os equipamentos embarcados de todos os subsistemas em causa). Dessa compatibilidade dependem os níveis de desempenho, de segurança e de qualidade dos serviços e o seu custo.

4 — Alargamento do âmbito de aplicação:

4.1 — Subcategorias de rede e de veículos. — O âmbito de aplicação das ETI deve ser progressivamente alargado a todo o sistema ferroviário a que se refere o n.º 2 do artigo 4.º para assegurar a interoperabilidade de uma forma rentável; devem ser criadas, se for caso disso, novas subcategorias dentro de todas as categorias de rede e de veículos referidas no presente anexo. As especificações técnicas e funcionais referidas no artigo 5.º podem variar, se necessário, de acordo com a subcategoria.

4.2 — Salvaguardas em matéria de custos. — A análise custo/benefício das medidas propostas tomará em consideração, entre outros factores, os seguintes:

- a) Custo da medida proposta;
- b) Benefícios que o alargamento do âmbito de aplicação a subcategorias particulares de redes e veículos representam para a interoperabilidade;
- c) Redução dos encargos e custos de capital resultante de economias de escala e de uma melhor utilização dos veículos;
- d) Redução do investimento e dos custos de manutenção/exploração resultantes do aumento da concorrência entre fabricantes e empresas de manutenção;
- e) Benefícios ambientais resultantes dos melhoramentos técnicos introduzidos no sistema ferroviário;
- f) Aumento da segurança do funcionamento.

Além disso, esta avaliação indicará o impacto previsto a nível de todos os operadores e agentes económicos envolvidos.

## ANEXO II

(a que se refere o capítulo iv)

### Subsistemas

1 — Lista de subsistemas. — Para efeitos do disposto no presente decreto-lei, o sistema que constitui o sistema

ferroviário subdivide-se nos seguintes subsistemas, que correspondem:

a) Quer a domínios de carácter estrutural:

- i) Infra-estrutura;
- ii) Energia;
- iii) Controlo-comando e sinalização;
- iv) Material circulante;

b) Quer a domínios de carácter funcional:

- i) Exploração e gestão do tráfego;
- ii) Manutenção;
- iii) Instrumentos telemáticos ao serviço dos passageiros e do transporte de mercadorias.

2 — Descrição dos subsistemas. — Para cada um dos subsistemas ou parte de subsistema, a lista dos elementos e aspectos ligados à interoperabilidade é proposta pela Agência Ferroviária Europeia aquando da elaboração do projecto de ETI relevante.

Sem prejuízo da determinação desses aspectos ou dos componentes de interoperabilidade, nem da ordem em que os subsistemas estarão sujeitos às ETI, os subsistemas compreendem, designadamente:

2.1 — Infra-estrutura. — A via, os aparelhos de via, as estruturas de engenharia (pontes, túneis, etc.), as infra-estruturas associadas existentes nas estações (cais, zonas de acesso, incluindo as necessidades das pessoas com mobilidade reduzida, etc.) e os equipamentos de segurança e de protecção.

2.2 — Energia. — O sistema de electrificação, incluindo o equipamento aéreo e a parte embarcada do equipamento de medida do consumo de electricidade.

2.3 — Controlo-comando e sinalização. — Todos os equipamentos necessários para garantir a segurança e para o comando e controlo da circulação dos comboios autorizados a circular na rede.

2.4 — Exploração e gestão do tráfego. — Os procedimentos e equipamentos associados que permitem assegurar uma exploração coerente dos diferentes subsistemas estruturais, quer em situações de funcionamento normal quer em situações de funcionamento degradado, incluindo, nomeadamente, a formação e condução dos comboios, a planificação e a gestão do tráfego.

O conjunto das qualificações profissionais exigíveis para a realização de serviços transfronteiriços.

2.5 — Instrumentos telemáticos. — Este subsistema contém duas partes:

a) Os instrumentos ao serviço dos passageiros, que incluem os sistemas de informação dos passageiros antes e durante a viagem, sistemas de reserva e de pagamento, gestão das bagagens, gestão das correspondências entre comboios e com outros modos de transporte;

b) Os instrumentos ao serviço do transporte de mercadorias, que incluem os sistemas de informação (acompanhamento em tempo real das mercadorias e dos comboios), sistemas de triagem e de afectação, sistemas de reserva, pagamento e facturação, gestão das correspondências com outros modos de transporte, produção de documentos electrónicos de acompanhamento.

2.6 — Material circulante. — A estrutura, sistema de comando e controlo de todos os equipamentos do comboio, dispositivos de captação da energia, equipamentos

de tracção e de transformação da energia, de travagem, acoplamento, órgãos de rolamento (*bogies*, rodados, etc.) e a suspensão, as portas, as *interfaces* homem/máquina (maquinista, pessoal de bordo, passageiros, incluindo as necessidades das pessoas com mobilidade reduzida), dispositivos de segurança passivos ou activos e dispositivos necessários à saúde dos passageiros e do pessoal de bordo.

2.7 — Manutenção. — Os procedimentos, equipamentos associados, instalações logísticas de manutenção, reservas que permitem garantir as operações de manutenção correctiva e preventiva de carácter obrigatório previstas para assegurar a interoperabilidade do sistema ferroviário e os desempenhos necessários.

### ANEXO III

(a que se refere o artigo 4.º)

#### Requisitos essenciais

1 — Requisitos gerais:

1.1 — Segurança:

1.1.1 — A concepção, a construção ou o fabrico, bem como a manutenção e a vigilância dos componentes críticos para a segurança e, em especial, dos elementos envolvidos na circulação dos comboios devem garantir um nível de segurança que corresponda aos objectivos fixados para a rede, incluindo para situações degradadas específicas.

1.1.2 — Os parâmetros relativos ao contacto roda-carril devem cumprir os critérios de estabilidade de rolamento necessários para garantir a circulação com toda a segurança à velocidade máxima autorizada. Os parâmetros do equipamento de travagem devem garantir a paragem na distância de travagem prevista, à velocidade máxima autorizada.

1.1.3 — Os componentes utilizados devem resistir às solicitações normais ou excepcionais especificadas durante todo o seu período de serviço. As consequências para a segurança de avarias fortuitas devem ser limitadas pela utilização de meios adequados.

1.1.4 — A concepção das instalações fixas e do material circulante bem como a escolha dos materiais utilizados devem ter por finalidade limitar a deflagração, a propagação e os efeitos do fogo e do fumo em caso de incêndio.

1.1.5 — Quaisquer dispositivos destinados a serem manobrados pelos utentes devem ser concebidos de forma a não comprometerem a sua própria exploração segura nem a saúde e segurança das pessoas em caso de utilizações previsíveis, ainda que não sejam conformes com as instruções afixadas.

1.2 — Fiabilidade e disponibilidade. — A vigilância e manutenção dos elementos fixos ou móveis que participam na circulação dos comboios devem ser organizadas, efectuadas e quantificadas de forma que os referidos elementos continuem a desempenhar a sua função nas condições previstas.

1.3 — Saúde:

1.3.1 — Não devem ser utilizados nos comboios e infra-estruturas ferroviárias materiais que, pelo modo como são utilizados, possam colocar em perigo a saúde das pessoas que a eles tenham acesso.

1.3.2 — A escolha, a aplicação e a utilização desses materiais devem processar-se de forma a limitar a emissão de fumos ou gases nocivos e perigosos, designadamente em caso de incêndio.

1.4 — Protecção do ambiente:

1.4.1 — O impacto ambiental da implantação e exploração do sistema ferroviário deve ser avaliado e tomado em consideração aquando da concepção do sistema em conformidade com as disposições comunitárias vigentes.

1.4.2 — Os materiais utilizados nos comboios e nas infra-estruturas devem evitar a emissão de fumos ou gases nocivos e perigosos para o ambiente, nomeadamente em caso de incêndio.

1.4.3 — O material circulante e os sistemas de alimentação de energia devem ser concebidos e realizados para serem electromagneticamente compatíveis com as instalações, os equipamentos e as redes públicas ou privadas com as quais possa haver interferências.

1.4.4 — A exploração do sistema ferroviário deve respeitar os níveis regulamentares em matéria de poluição sonora.

1.4.5 — A exploração do sistema ferroviário não deve, em estado normal de manutenção, provocar, no solo, um nível de vibrações inadmissível para as actividades nas áreas próximas da infra-estrutura e em condições normais de manutenção.

1.5 — Compatibilidade técnica. — As características técnicas das infra-estruturas e das instalações fixas devem ser compatíveis entre si e com as dos comboios que possam circular no sistema ferroviário.

Se o cumprimento dessas características se revelar difícil nalgumas partes da rede, podem ser aplicadas soluções temporárias que garantam a compatibilidade futura.

2 — Requisitos específicos de cada subsistema:

2.1 — Infra-estrutura:

2.1.1 — Segurança. — Devem ser tomadas medidas adequadas para evitar o acesso ou intrusões indesejáveis nas instalações.

Devem ser tomadas medidas para limitar os perigos corridos pelas pessoas, nomeadamente aquando da passagem de comboios nas estações.

As infra-estruturas acessíveis ao público devem ser concebidas e realizadas de forma a limitar os riscos para a segurança das pessoas (estabilidade, incêndio, acesso, evacuação, cais, etc.).

Devem ser previstas disposições apropriadas que tenham em conta as condições específicas de segurança nos túneis e viadutos de grande comprimento.

2.2 — Energia:

2.2.1 — Segurança. — O funcionamento dos sistemas de alimentação de energia não deve comprometer a segurança dos comboios nem a das pessoas (utentes, pessoal envolvido na exploração, moradores nas áreas confinantes do caminho de ferro e terceiros).

2.2.2 — Protecção do ambiente. — O funcionamento dos sistemas de alimentação de energia eléctrica ou térmica não deve exceder os limites especificados de perturbação do ambiente.

2.2.3 — Compatibilidade técnica. — Os sistemas de alimentação de energia eléctrica/térmica utilizados devem:

a) Permitir que os comboios atinjam o nível de desempenho especificado;

b) No caso de sistemas de alimentação de energia eléctrica, ser compatíveis com os dispositivos de captação instalados nos comboios.

2.3 — Controlo-comando e sinalização:

2.3.1 — Segurança. — As instalações e as operações de controlo-comando e sinalização utilizadas devem possibili-



tar uma circulação de comboios com um grau de segurança correspondente aos objectivos fixados para a rede. Os sistemas de controlo-comando e sinalização devem continuar a possibilitar a circulação total segura dos comboios autorizados a circular em situações degradadas.

2.3.2 — Compatibilidade técnica. — Qualquer nova infra-estrutura ou material circulante novo construídos ou desenvolvidos após a adopção de sistemas de controlo-comando e sinalização compatíveis devem estar adaptados à utilização de tais sistemas.

Os equipamentos de controlo-comando e sinalização instalados nos postos de condução dos comboios devem possibilitar a exploração normal do sistema ferroviário nas condições especificadas.

2.4 — Material circulante:

2.4.1 — Segurança. — As estruturas do material circulante e das ligações entre os veículos devem ser projectadas de forma a protegerem as áreas destinadas aos passageiros e de condução em caso de colisão ou descarrilamento.

Os equipamentos eléctricos não devem comprometer a segurança de funcionamento das instalações de controlo-comando e sinalização.

As técnicas de travagem e os esforços exercidos devem ser compatíveis com a concepção das vias, das estruturas de engenharia e dos sistemas de sinalização.

Devem ser adoptadas medidas para evitar o acesso aos componentes sob tensão, a fim de não pôr em perigo a segurança das pessoas.

Devem existir dispositivos que, em caso de perigo, permitam aos passageiros assinalá-lo ao maquinista e ao pessoal de acompanhamento entrar em contacto com este.

As portas de acesso devem estar dotadas de um sistema de abertura e fecho que garanta a segurança dos passageiros.

Devem ser previstas saídas de emergência, que devem estar assinaladas.

Devem ser previstas disposições apropriadas que tenham em conta as condições específicas de segurança nos túneis de grande comprimento.

É absolutamente obrigatória a existência a bordo dos comboios de um sistema de iluminação de emergência com intensidade e autonomia suficientes.

Os comboios devem dispor de uma instalação sonora que permita a transmissão de mensagens aos passageiros pelo pessoal de bordo.

2.4.2 — Fiabilidade e disponibilidade. — Caso se verifique uma situação degradada específica, a concepção dos equipamentos vitais de rolamento, de tracção e de travagem, bem como de controlo-comando, deve permitir que o comboio continue a circular sem consequências nefastas para os equipamentos que se mantenham em serviço.

2.4.3 — Compatibilidade técnica. — Os equipamentos eléctricos devem ser compatíveis com o funcionamento das instalações de controlo-comando e sinalização.

No caso da tracção eléctrica, as características dos dispositivos de captação de energia devem possibilitar a circulação dos comboios com base nos sistemas de alimentação de energia do sistema ferroviário.

As características do material circulante devem permitir-lhe circular em todas as linhas em que esteja prevista a sua exploração, tendo em conta as condições climáticas relevantes.

2.4.4 — Controlo. — Os comboios devem estar equipados de um aparelho de registo. Os dados recolhidos por este aparelho e o tratamento das informações devem ser harmonizados.

2.5 — Manutenção:

2.5.1 — Saúde e segurança. — As instalações técnicas e os processos utilizados nos centros devem garantir uma exploração segura do subsistema em causa e não constituir perigo para a saúde e a segurança.

2.5.2 — Protecção do ambiente. — As instalações técnicas e os procedimentos utilizados nos centros de manutenção não devem exceder os níveis de perturbação admissíveis para o meio ambiente.

2.5.3 — Compatibilidade técnica. — As instalações de manutenção destinadas ao material circulante devem permitir a realização de operações de manutenção da segurança, higiene e conforto em todo o material para que tenham sido projectadas.

2.6 — Exploração e gestão do tráfego:

2.6.1 — Segurança. — O estabelecimento da coerência das regras de exploração das redes e as qualificações dos maquinistas e do pessoal de bordo e dos centros de controlo devem assegurar uma exploração segura, tendo em conta os diferentes requisitos dos serviços transfronteiriços e internos.

As operações e periodicidade da manutenção, a formação e as qualificações do pessoal de manutenção e dos centros de controlo e o sistema de garantia de qualidade estabelecidos pelos operadores interessados nos centros de controlo e manutenção devem garantir um elevado nível de segurança.

2.6.2 — Fiabilidade e disponibilidade. — As operações e periodicidade da manutenção, a formação e qualificações do pessoal de manutenção e o sistema de garantia da qualidade estabelecidos pelos operadores interessados nos centros de manutenção devem assegurar um elevado nível de fiabilidade e disponibilidade do sistema.

2.6.3 — Compatibilidade técnica. — O ajustamento das regras de exploração das redes e das qualificações dos maquinistas, do pessoal de bordo e do pessoal de gestão da circulação devem assegurar a eficácia operacional do sistema ferroviário, tendo em conta os diferentes requisitos dos serviços transfronteiriços e internos.

2.7 — Instrumentos telemáticos ao serviço dos passageiros e do transporte de mercadorias:

2.7.1 — Compatibilidade técnica. — Os requisitos essenciais no domínio dos instrumentos telemáticos garantem aos passageiros e aos clientes do sector de mercadorias uma qualidade mínima do serviço, especialmente em termos de compatibilidade técnica.

Importa garantir:

a) Que as bases de dados, o *software* e os protocolos de comunicação dos dados sejam desenvolvidos de modo a garantir o máximo de possibilidades de transferência de dados entre, por um lado, instrumentos diferentes e, por outro, operadores diferentes, excluindo os dados comerciais confidenciais;

b) Um acesso fácil dos utilizadores às informações.

2.7.2 — Fiabilidade e disponibilidade. — Os modos de utilização, gestão, actualização e conservação dessas bases de dados, *software* e protocolos de comunicação de dados devem garantir a eficácia desses sistemas e a qualidade do serviço.

2.7.3 — Saúde. — As *interfaces* de tais sistemas com os utilizadores devem respeitar as regras mínimas em matéria ergonómica e de protecção da saúde.

2.7.4 — Segurança. — Devem assegurar-se níveis de integridade e fiabilidade suficientes para a armazenagem ou a transmissão de informações ligadas à segurança.

## ANEXO IV

(a que se refere o artigo 11.º)

**Declaração CE de conformidade e aptidão para utilização dos componentes de interoperabilidade**

1 — Componentes de interoperabilidade. — A declaração CE aplica-se aos componentes de interoperabilidade relacionados com a interoperabilidade do sistema ferroviário, referidos na alínea e) do n.º 4 do artigo 2.º Estes componentes de interoperabilidade podem ser:

1.1 — Componentes genéricos. — Trata-se de componentes que não são específicos do sistema ferroviário e que podem ser utilizados sem alterações noutros domínios.

1.2 — Componentes genéricos com características específicas. — Trata-se de componentes que, não sendo, enquanto tal, específicos do sistema ferroviário, devem apresentar comportamentos funcionais específicos se utilizados no domínio ferroviário.

1.3 — Componentes específicos. — Trata-se de componentes específicos das aplicações ferroviárias.

2 — Âmbito de aplicação. — A declaração CE abrange:

a) A avaliação, por um ou mais organismos notificados, da conformidade intrínseca de um componente de interoperabilidade, considerado isoladamente, com as especificações técnicas que deve cumprir; ou

b) A avaliação/apreciação, por um ou mais organismos notificados, da aptidão para utilização de um componente de interoperabilidade, considerado no respectivo contexto ferroviário e, nomeadamente nos casos em que estejam em causa interfaces, à luz das especificações técnicas, nomeadamente de carácter funcional, que devem ser respeitadas.

Os processos de avaliação aplicados pelos organismos notificados nas fases de projecto e de produção devem utilizar os módulos definidos na Decisão n.º 93/465/CEE, do Conselho, de 22 de Julho, de acordo com as regras definidas nas ETI.

3 — Conteúdo da declaração CE. — A declaração CE de conformidade ou de aptidão para utilização, bem como os documentos que a acompanham, devem ser datados e assinados.

Esta declaração deve ser redigida na mesma língua que as instruções de utilização e abranger os elementos que se seguem:

- a) Referências do presente decreto-lei;
- b) Nome e endereço do fabricante ou do seu mandatário estabelecido na Comunidade (indicar a firma e o endereço completo; caso se trate de mandatário, indicar igualmente a firma do fabricante);
- c) Descrição do componente de interoperabilidade (marca, tipo, etc.);
- d) Indicação do processo adoptado para declarar a conformidade ou a aptidão para utilização (artigo 11.º);
- e) Quaisquer descrições relevantes do componente de interoperabilidade, designadamente as respectivas condições de utilização;
- f) Nome e endereço do organismo ou organismos notificados que intervieram no processo adoptado no que respeita à conformidade ou à aptidão para utilização, bem como a data do certificado de exame e, se aplicável, a duração e as condições de validade do mesmo;

g) Se aplicável, referência das especificações europeias;

h) Identificação do signatário habilitado para representar o fabricante ou o mandatário deste último estabelecido na Comunidade.

## ANEXO V

(a que se refere o artigo 14.º)

**Declaração CE de verificação dos subsistemas**

A declaração CE de verificação e os documentos que a acompanham devem ser datados e assinados.

Esta declaração deve ser redigida na mesma língua que o processo técnico e incluir os elementos que se seguem:

- a) Referências do presente decreto-lei;
- b) Nome e endereço da entidade adjudicante ou do fabricante, ou do respectivo mandatário, estabelecido na União Europeia (indicar o nome da firma e o endereço completo; se se tratar de um mandatário, indicar igualmente o nome da firma da entidade adjudicante ou do fabricante);
- c) Descrição sucinta do subsistema;
- d) Nome e endereço do organismo notificado que procedeu à verificação CE referida no artigo 16.º;
- e) Referências dos documentos contidos no processo técnico;
- f) Quaisquer disposições provisórias ou definitivas relevantes que o subsistema deva cumprir, designadamente, se for esse o caso, restrições ou condições de exploração;
- g) Caso seja provisória, prazo de validade da declaração CE;
- h) Identificação do signatário.

## ANEXO VI

(a que se refere o artigo 16.º)

**Procedimento de verificação CE dos subsistemas**

1 — Introdução. — A verificação CE é o processo através do qual um organismo notificado verifica e atesta que o subsistema está conforme:

- a) Com as disposições do presente decreto-lei;
- b) Com outras disposições regulamentares definidas ao abrigo do Tratado de Lisboa e pode entrar em serviço.

2 — Fases. — A verificação do subsistema abrange as seguintes etapas:

- a) Concepção global;
- b) Produção: construção do subsistema que abrange, designadamente, a execução dos trabalhos de engenharia civil, o fabrico, a montagem dos componentes e a regulação do conjunto;
- c) Ensaio final do subsistema.

Na fase de projecto (incluindo os ensaios do tipo) e na fase de produção, o requerente pode requerer uma avaliação preliminar.

Nesse caso, da referida avaliação resulta a emissão de uma ou mais declarações de verificação intermédia (DVI) pelo organismo notificado escolhido pelo requerente. O organismo notificado, por seu turno, elabora uma declaração CE de conformidade do subsistema intermédio para as fases correspondentes.

3 — Certificado. — O organismo notificado responsável pela verificação CE avalia o projecto e a produção do subsistema e elabora o certificado de verificação destinado ao requerente que, por seu turno, elabora uma declaração CE de verificação destinada ao IMTT, I. P.

Caso existam, o organismo notificado deve ter em conta as DVI e, para efeitos da emissão do certificado CE de verificação:

a) Verifica se o subsistema:

i) Foi objecto de DVI correspondentes às fases de projecto e produção, no caso de o requerente ter solicitado a intervenção do organismo notificado nestas duas fases; ou

ii) Corresponde a todos os aspectos abrangidos pela DVI respeitante à fase de projecto passada ao contratante principal (ou ao fabricante), no caso de este ter requerido a intervenção do organismo notificado apenas nessa fase;

b) Verifica se as DVI contemplam correctamente os requisitos da ETI e avalia os elementos de projecto e produção não abrangidos pelas DVI correspondentes às fases de projecto e ou produção.

4 — Processo técnico. — O processo técnico que acompanha a declaração de verificação deve ser constituído pelos seguintes elementos:

a) Para as infra-estruturas: planos de execução das obras, documentos de recepção das escavações e das armaduras, relatórios de ensaio e de controlo dos betões, entre outros;

b) No que respeita aos outros subsistemas: desenhos de conjunto e de pormenor conformes à execução, esquemas eléctricos e hidráulicos, os esquemas dos circuitos de comando, a descrição dos sistemas informáticos e dos automatismos, as instruções de funcionamento e manutenção, entre outros;

c) Lista dos componentes de interoperabilidade referidos na alínea e) do n.º 4 do artigo 2.º incorporados no subsistema;

d) Cópias das declarações CE de conformidade ou de aptidão para utilização de que os referentes componentes devem estar munidos em conformidade com as disposições do artigo 11.º, acompanhadas, se aplicável, das notas de cálculo correspondentes e de uma cópia dos relatórios dos ensaios e exames efectuados pelos organismos notificados com base nas especificações técnicas comuns;

e) DVI, caso existam, e, em caso afirmativo, as declarações CE de conformidade do subsistema intermédio que acompanham o certificado CE de verificação, incluindo o resultado da verificação da sua validade pelo organismo notificado;

f) Certificado do organismo notificado encarregado da verificação CE, acompanhado das notas de cálculo correspondentes por ele visadas, que ateste que o projecto está em conformidade com as disposições do presente decreto-lei e especifique, se aplicável, as reservas formuladas durante a execução dos trabalhos e ainda não retiradas; o certificado deve igualmente ser acompanhado dos relatórios de visita e de auditoria elaborados pelo dito organismo no âmbito da sua missão, tal como especificado nos n.ºs 5.3 e 5.4.

5 — Vigilância:

5.1 — O objectivo da vigilância CE é verificar se as obrigações decorrentes do processo técnico foram cumpridas durante a produção do subsistema.

5.2 — O organismo notificado encarregado de verificar a produção deve ter acesso permanente aos estaleiros, às oficinas de fabrico, às áreas de armazenamento e, se for caso disso, de pré-fabrico, às instalações de ensaio e, em termos mais gerais, a todos os locais que considere necessários para o desempenho da sua missão. O requerente deve enviar-lhe ou tomar medidas para que lhe sejam enviados todos os documentos úteis para esse efeito, designadamente os desenhos de execução e a documentação técnica relativa ao subsistema.

5.3 — O organismo notificado encarregado de verificar a aplicação deve efectuar periodicamente auditorias para se certificar de que as disposições do presente decreto-lei estão a ser respeitadas. O relatório dessas auditorias deve depois ser entregue aos profissionais encarregados da realização. O organismo notificado pode ter de estar presente em certas fases da obra.

5.4 — Além disso, o organismo notificado pode efectuar visitas sem aviso prévio ao estaleiro ou às oficinas de fabrico. Aquando dessas visitas, o organismo notificado pode efectuar auditorias completas ou parciais. O organismo notificado deve apresentar um relatório da visita e, se necessário, um relatório de auditoria, aos profissionais responsáveis pela realização.

5.5 — Para emitir a declaração CE de aptidão para utilização referida no n.º 2 do anexo IV, o organismo notificado deve estar em condições de verificar o subsistema em que esteja incorporado um componente de interoperabilidade de modo a determinar, se a ETI correspondente assim o exigir, a sua aptidão para utilização no ambiente ferroviário a que se destina.

6 — Depósito. — O processo completo previsto no n.º 4 deve ser depositado junto do requerente em apoio da DVI, caso esta exista, emitida pelo organismo notificado competente para o efeito ou do certificado de conformidade emitido pelo organismo notificado encarregado da verificação de que o subsistema está operacional. O processo deve acompanhar a DVI e ou a declaração CE de verificação que o requerente enviar ao IMTT, I. P.

A entidade adjudicante deve conservar uma cópia do processo durante todo o período de vida do subsistema. Deve ser enviada cópia do processo aos restantes Estados membros que o solicitem.

7 — Publicação. — Cada organismo notificado deve publicar periodicamente as informações relevantes relativas a:

- a) Pedidos de verificação CE recebidos;
- b) DVI emitidas ou recusadas;
- c) Certificados de verificação emitidos ou recusados;
- d) Certificados de conformidade recusados.

8 — Língua. — Os processos e a correspondência relativos aos procedimentos de verificação CE devem ser redigidos em português.

#### ANEXO VII

(a que se refere o artigo 25.º)

Parâmetros a verificar para a entrada em serviço de veículos não conformes com as ETI e para a classificação das normas nacionais

1 — Lista de parâmetros:

1.1 — Documentação geral — documentação geral (incluindo a descrição do veículo novo, renovado ou adaptado

e da sua utilização prevista, informações sobre a concepção, a reparação, a exploração e a manutenção, o *dossier* técnico, entre outros).

1.2 — Estrutura e partes mecânicas — integridade mecânica e *interface* entre veículos (incluindo órgãos de tracção e choque, intercomunicações), solidez da estrutura do veículo e seus acessórios (por exemplo, assentos), capacidade de carga, segurança passiva (incluindo a resistência interior e exterior ao choque).

1.3 — Interação com a via e gabari — *interfaces* mecânicas com a infra-estrutura (incluindo o comportamento estático e dinâmico, folgas e ajustamentos, gabari, órgãos de rolamento, entre outros).

1.4 — Sistema de frenagem — elementos relativos ao sistema de frenagem (incluindo dispositivo antipatinagem, comando de frenagem e eficiência da frenagem em modos de serviço, de emergência e de estacionamento).

1.5 — Elementos relativos aos passageiros — instalações destinadas aos passageiros e ambiente dos passageiros (incluindo janelas e portas, requisitos das pessoas com mobilidade reduzida, entre outros).

1.6 — Condições ambientais e efeitos aerodinâmicos — impacto do meio ambiente no veículo e impacto do veículo no meio ambiente (incluindo condições aerodinâmicas, a *interface* entre o veículo e a parte «via» do sistema ferroviário e a *interface* com o meio externo).

1.7 — Dispositivos exteriores de aviso, marcações, funções e requisitos de integridade do *software* — avisos exteriores, marcações, funções e integridade do *software*, por exemplo, funções de segurança com impacto no comportamento do comboio, incluindo o bus do comboio.

1.8 — Sistemas de alimentação eléctrica e de controlo a bordo — sistemas de propulsão, alimentação eléctrica e controlo a bordo, bem como a *interface* do veículo com a infra-estrutura de alimentação eléctrica e todos os aspectos da compatibilidade electromagnética.

1.9 — Instalações, *interfaces* e ambiente do pessoal — instalações, *interfaces* e condições de trabalho e ambientais a bordo para o pessoal (incluindo cabinas de condução, *interface* maquinista-máquina).

1.10 — Protecção contra incêndios e evacuação.

1.11 — Assistência ao comboio — instalações e *interfaces* de bordo para assistência ao comboio.

1.12 — Equipamento de controlo-comando e sinalização a bordo — todo o equipamento de bordo necessário para garantir a segurança e o controlo-comando da circulação de comboios autorizados a transitar na rede e dos seus efeitos na parte «via» do sistema ferroviário.

1.13 — Requisitos operacionais específicos — requisitos operacionais específicos para os veículos (incluindo o funcionamento em modo degradado, a recuperação de veículos, entre outros).

1.14 — Elementos relativos às mercadorias — requisitos e ambiente específicos das mercadorias (incluindo instalações especificamente necessárias para o transporte de mercadorias perigosas).

2 — *Interfaces* da infra-estrutura:

- a) Pantógrafos;
- b) Equipamento de bordo de alimentação eléctrica e impacto em termos de compatibilidade electromagnética, gabarito;
- c) Equipamento de segurança diverso, por exemplo, sistemas de controlo/comando e de comunicação solo-comboio.

3 — Características do material circulante:

- a) Dinâmica do veículo;
- b) Superestrutura do veículo;
- c) Tampões e órgãos de tracção;
- d) *Bogies* e órgãos de rolamento;
- e) Eixos montados e sua localização;
- f) Equipamento de travagem;
- g) Sistemas técnicos que exigem supervisão, por exemplo, sistema de ar comprimido;
- h) Vidraças frontais e laterais;
- i) Portas;
- j) Sistema de passagem entre veículos;
- l) Sistemas de controlo (*software*);
- m) Instalações de água potável e de águas usadas;
- n) Protecção do ambiente;
- o) Protecção contra incêndios;
- p) Saúde e segurança dos trabalhadores;
- q) Cisternas e vagões-cisterna;
- r) Contentores de descarga sob pressão;
- s) Sujeição da carga;
- t) Marcação;
- u) Técnicas de soldadura.

4 — Classificação das regras. — As regras nacionais relativas aos parâmetros enumerados no número anterior devem ser afectadas a um dos três grupos abaixo mencionados. As normas e restrições de carácter estritamente local estão excluídas. A verificação destas últimas faz parte das verificações a efectuar de comum acordo pelas empresas ferroviárias e pelos gestores das infra-estruturas.

Grupo A:

O grupo A inclui:

- a) Normas internacionais;
- b) Regras nacionais consideradas equivalentes no plano da segurança ferroviária às regras nacionais de outros Estados membros.

Grupo B:

O grupo B inclui todas as regras não abrangidas pelo âmbito de aplicação dos grupos A ou C ou que ainda não puderam ser classificadas num desses grupos.

Grupo C:

O grupo C inclui as regras estritamente necessárias e que estão associadas às características técnicas da infra-estrutura, tendo em vista uma exploração segura e interoperável na rede em causa (por exemplo, o gabarito).

## ANEXO VIII

(a que se refere o artigo 29.º)

### **Crítérios mínimos que devem ser tidos em consideração para a notificação de organismos**

1 — O organismo, o seu director e o pessoal encarregado de executar as operações de verificação não podem intervir, nem directamente nem como mandatários, na concepção, fabrico, construção, comercialização, manutenção ou exploração dos componentes de interoperabilidade ou dos subsistemas. Isto não impede a troca de informações técnicas entre o fabricante e o organismo.

2 — O organismo e o pessoal encarregado das verificações devem executar as operações de verificação com a maior integridade profissional e a maior competência técnica e não devem estar sujeitos a quaisquer pressões e incitamentos, nomeadamente de ordem financeira, que possam influenciar a sua apreciação ou os resultados da inspecção, em especial por parte de pessoas ou grupos de pessoas interessados nos resultados das verificações.

Nomeadamente, o organismo e o pessoal responsável pelas verificações devem ser funcionalmente independentes das autoridades designadas para a emissão das autorizações de entrada em serviço ao abrigo do presente decreto-lei, das licenças ao abrigo da Directiva n.º 95/18/CE, do Conselho, de 19 de Junho, e dos certificados de segurança ao abrigo da Directiva n.º 2004/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, bem como dos organismos responsáveis pelos inquéritos em caso de acidente.

3 — O organismo deve dispor de pessoal e possuir os meios necessários para cumprir de modo adequado as tarefas técnicas e administrativas ligadas à execução das verificações; deve igualmente ter acesso ao material necessário para as verificações excepcionais.

4 — O pessoal encarregado das verificações deve possuir:

- a) Boa formação técnica e profissional;
- b) Conhecimento satisfatório dos requisitos das verificações que efectua e experiência suficiente nessas verificações;
- c) Aptidão para redigir os certificados, as actas e os relatórios que constituem o registo formal das verificações.

5 — Deve garantir-se a independência do pessoal encarregado das inspecções. A remuneração de cada agente não deve depender do número de inspecções que efectuar nem dos resultados destas.

6 — O organismo deve subscrever um seguro de responsabilidade civil, salvo se esta estiver coberta pelo Estado ao abrigo do direito nacional ou se for o próprio Estado membro a efectuar directamente as verificações.

7 — O pessoal do organismo está sujeito a sigilo profissional em relação a todas as informações que obtiver no exercício das suas funções no âmbito do presente decreto-

-lei ou de qualquer disposição de direito nacional que lhe dê efeito (excepto em relação às autoridades administrativas competentes e aos organismos de investigação de acidentes do Estado em que exerce as suas actividades, bem como aos organismos responsáveis pela investigação de acidentes provocados por falhas dos componentes ou subsistemas de interoperabilidade verificados).

#### ANEXO IX

(a que se refere o artigo 8.º)

##### **Processo de apresentação de pedido de derrogação**

O pedido de derrogação, a apresentar pelo IMTT, I. P., deve ser acompanhado dos seguintes documentos:

- a) Um ofício, em que comunica à Comissão Europeia a derrogação pretendida;
- b) Um processo, anexo à carta, incluindo, pelo menos:
  - i) Descrição das obras, bens e serviços objecto da derrogação, indicando as datas principais, a situação geográfica, bem como o domínio funcional e técnico;
  - ii) Referência precisa às ETI (ou às partes das mesmas) relativamente às quais é pedida uma derrogação;
  - iii) Referência precisa e elementos concretos sobre as disposições alternativas que serão aplicadas;
  - iv) No que diz respeito aos pedidos apresentados em virtude de uma ETI não satisfazer integralmente os requisitos essenciais, a justificação da classificação do projecto como projecto em estado avançado;
  - v) Justificação para a derrogação, incluindo as principais razões de ordem técnica, económica, comercial, operacional e ou administrativa;
  - vi) Qualquer outro elemento justificativo do pedido de derrogação;
  - vii) Descrição das medidas que o IMTT, I. P., tenciona tomar para promover a interoperabilidade final do projecto. Caso se trate de uma derrogação menor, esta descrição não é necessária.

A documentação deve ser apresentada em papel e também em formato electrónico.