

agente não deve ser em função do número de controlos que efectuar nem dos resultados desses controlos.

6 — O organismo deve fazer um seguro de responsabilidade civil.

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 diploma, excepto em relação às autoridades administrativas competentes.

Decreto-Lei n.º 178/2007

de 8 de Maio

O trabalho de desenvolvimento das especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) no domínio da alta velocidade, a aplicação da Directiva n.º 96/48/CE, do Conselho, de 23 de Julho, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade a projectos concretos e os trabalhos do *comité* criado ao abrigo dessa directiva, transposta para a ordem jurídica interna pelo Decreto-Lei n.º 93/2000, de 23 de Maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 152/2003, de 11 de Julho, permitiram retirar determinados ensinamentos e suscitaram nas instâncias comunitárias a necessidade de proceder a uma revisão da referida directiva.

De facto, com a aprovação do Regulamento (CE) n.º 881/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, que institui a Agência Ferroviária Europeia, e da Directiva n.º 2004/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, relativa à segurança dos caminhos de ferro da Comunidade — partes integrantes do conjunto de normativos comunitários comumente designados de «Pacote Ferroviário II» — tornou-se imperiosa a alteração de algumas disposições da Directiva n.º 96/48/CE, designadamente e em especial, estabelece-se agora que a entidade mandatada pela Comissão Europeia para a elaboração de todos os projectos de ETI, novas ou revistas, deixa de ser o organismo representativo comum para passar a ser, nos termos do citado regulamento, a Agência Ferroviária Europeia.

Procede-se igualmente à harmonização desejável de regime entre a Directiva n.º 96/48/CE, do Conselho, de 23 de Julho, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, e a Directiva n.º 2001/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário convencional, nomeadamente em matéria de trabalhos de renovação das infra-estruturas e do material circulante.

Estabelece-se a obrigatoriedade, por razões de segurança, de atribuição de um código de identificação a cada veículo que entre em serviço, sendo o mesmo, em seguida, inscrito num registo de matrícula nacional, o qual poderá ser consultado pelas autoridades responsáveis pela segurança, pelos organismos responsáveis pelos inquéritos, pelo regulador, pelos operadores e pelo gestor da infra-estrutura.

Cumprindo, desta forma, o disposto no programa do Governo quanto à construção de uma rede ferroviária nacional de alta velocidade, plenamente integrada com a rede ferroviária de alta velocidade espanhola — assegurando a articulação das redes ibéricas — e, consequentemente, com o sistema ferroviário europeu de alta velocidade, e procedendo à transposição para a ordem jurídica interna da Directiva n.º 2004/50/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, que altera a Directiva n.º 96/48/CE, do Conselho, de 23 de

Julho, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, e a Directiva n.º 2001/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário convencional, altera-se o regime jurídico da realização da interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade no território nacional.

Procede-se ainda à substituição da referência ao Instituto Nacional do Transporte Ferroviário, I. P., pela designação assumida na nova orgânica do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P., tal como previsto na alínea b) do n.º 2 do artigo 26.º do Decreto-Lei n.º 210/2006, de 27 de Outubro.

O presente decreto-lei foi submetido a prévia consulta pública, da qual resultaram contributos da FERTAGUS, S. A., do Instituto Nacional do Transporte Ferroviário e da Rede Ferroviária Nacional — REFER, E. P.

Assim:

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

Artigo 1.º

Objecto

O presente decreto-lei transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2004/50/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, que altera a Directiva n.º 96/48/CE, do Conselho, de 23 de Julho, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, e a Directiva n.º 2001/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário convencional, no respeitante ao regime jurídico da realização da interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade no território nacional.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 93/2000, de 23 de Maio

1 — Os artigos 1.º, 2.º, 5.º, 6.º, 8.º, 11.º, 13.º, 17.º e 21.º do Decreto-Lei n.º 93/2000, de 23 de Maio, que estabelece as condições para realizar no território nacional a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, alterado pelo Decreto-Lei n.º 152/2003, de 11 de Julho, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 1.º

[...]

1 —

2 — As referidas condições respeitam à concepção, construção, entrada em serviço, readaptação, renovação, exploração e manutenção dos elementos do referido sistema que entram em serviço após a entrada em vigor do presente decreto-lei, bem como às qualificações e condições de higiene e de segurança do pessoal que participa na sua exploração.

Artigo 2.º

[...]

.....

a)

b)

- c)
- d)
- e)
- f)
- g)
- h) [Anterior alínea i)];

i) 'Parâmetro fundamental', as condições regulamentares, técnicas ou operacionais determinantes a nível da interoperabilidade, que devem ser objecto de uma decisão ou de uma recomendação nos termos do n.º 2 do artigo 21.º da Directiva n.º 96/48/CE, antes do desenvolvimento de projectos de especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) completos;

j) 'Caso específico', qualquer parte do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade que exija disposições particulares nas ETI, de carácter transitório ou definitivo, devido a condicionalismos geográficos, topográficos, de ambiente urbano ou de compatibilidade com o sistema existente, podendo compreender, nomeadamente, os casos das linhas e redes ferroviárias isoladas do resto do território comunitário, o gabarito, a bitola da via ou a distância entre as vias;

l) 'Readaptação', as obras importantes de alteração de um subsistema ou de parte de um subsistema que melhoram o desempenho global do subsistema;

m) '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;

n) 'Renovação', as obras de substituição importantes de um subsistema ou de parte de um subsistema que não alteram o desempenho global do subsistema;

o) 'Sistema ferroviário existente', o conjunto constituído pelas infra-estruturas ferroviárias, que compreende as linhas e as instalações fixas da rede ferroviária existente, e o material circulante existente de qualquer categoria e origem que circula nessas infra-estruturas;

p) 'Entrada em serviço', o conjunto das operações através das quais um subsistema é colocado no seu estado de funcionamento nominal.

Artigo 5.º

[...]

1 — Os projectos de ETI são elaborados nos termos previstos na legislação comunitária, sendo publicados no *Jornal Oficial da União Europeia*.

2 —

3 —

4 —

Artigo 6.º

[...]

1 — Pode verificar-se a não aplicação de certas ETI, inclusive as que se referem ao material circulante, nos casos e condições seguintes:

a) A projectos de novas linhas, à renovação ou readaptação de linhas existentes ou a qualquer dos elementos contemplados no n.º 2 do artigo 1.º que se encontrem em estado avançado de desenvolvimento ou sejam objecto de contrato em curso de execução aquando da publicação dessas ETI;

b) A projectos de renovação ou readaptação de linhas 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 da linha existente;

c) A projectos de linhas novas ou de renovação ou readaptação de linhas existentes, quando a sua rede ferroviária constituir um enclave ou estiver isolada pelo mar da rede ferroviária do resto do território comunitário;

d) A todos os projectos relativos à renovação, extensão ou readaptação de linhas existentes, quando a aplicação dessa ou dessas ETI comprometer a viabilidade económica do projecto e ou a compatibilidade do sistema ferroviário nacional;

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.

2 — Nos casos previstos no número anterior, a intenção de não aplicação é previamente comunicada pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT), à Comissão Europeia, enviando-lhe um processo com as ETI ou as partes das ETI que se pretende não sejam aplicadas, bem como as especificações correspondentes que se pretende aplicar.

Artigo 8.º

[...]

1 —

2 — Os componentes de interoperabilidade são sujeitos ao processo de avaliação da conformidade e da adequação para utilização indicado na respectiva ETI e acompanhados do correspondente certificado.

3 — Um componente de interoperabilidade satisfaz os requisitos essenciais se respeitar as condições estabelecidas na ETI correspondente ou as especificações europeias elaboradas para dar cumprimento a essas condições.

4 — Caso se entenda que determinadas especificações europeias, directa ou indirectamente utilizadas para alcançar os objectivos do presente diploma, não satisfazem os requisitos essenciais, pode o IMTT submeter o assunto ao comité instituído pela Directiva n.º 98/34/CE, nos termos do n.º 2 do artigo 21.º da Directiva n.º 96/48/CE.

Artigo 11.º

[...]

1 —

2 — Cabe ao IMTT verificar, na altura da entrada em serviço e, depois, regularmente, se aqueles subsistemas são explorados e mantidos em conformidade com os requisitos essenciais que lhes dizem respeito.

3 — Para os efeitos do número anterior, devem ser utilizados os procedimentos de avaliação e de verificação previstos nas ETI estruturais e funcionais pertinentes.

4 — Em caso de renovação ou readaptação, o gestor da infra-estrutura ou a empresa ferroviária apresenta ao IMTT um *dossier* com a descrição do projecto.

5 — O IMTT analisa o *dossier* e, tendo em conta a estratégia de execução indicada na ETI aplicável, decide se a importância dos trabalhos justifica a necessidade de uma nova autorização de entrada em serviço, a qual é sempre necessária quando o nível de segurança global possa ser afectado pelas obras previstas.

6 — Caso seja necessária uma nova autorização, o IMTT decide em que medida as ETI devem ser aplicadas ao projecto, e notifica a sua decisão à Comissão e aos restantes Estados membros da União Europeia.

Artigo 13.º

[...]

- 1 —
- 2 —
- 3 — A missão abrange também a verificação das interfaces do subsistema em questão em relação ao sistema em que se integra, baseando-se nas informações disponíveis nas ETI em questão e nos registos previstos na alínea *a*) do n.º 2 do artigo 21.º
- 4 — (*Anterior n.º 3.*)

Artigo 17.º

[...]

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*)
- b*)
- c*)
- d*)
- e*)
- f*)
- g*)

Artigo 21.º

[...]

- 1 —
- 2 — No âmbito das funções referidas no número anterior, incumbe ao IMTT, designadamente:

a) Promover a publicação e a actualização anual dos registos da infra-estrutura e do material circulante, os quais devem apresentar, para cada subsistema ou parte de subsistema em causa, as características principais e a sua concordância relativamente às características prescritas pelas ETI aplicáveis;

b) Divulgar os documentos relativos à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, nomeadamente as ETI aplicáveis.

3 — Dos registos referidos na alínea *a*) do número anterior é enviada, pelo IMTT, cópia aos Estados membros interessados e à Agência Ferroviária Europeia, criada pelo Regulamento (CE) n.º 881/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, sendo a mesma colocada à disposição das partes interessadas, incluindo, pelo menos, os profissionais do sector.»

2 — Os anexos I, II, III e VII do Decreto-Lei n.º 93/2000, de 23 de Maio, alterado pelo Decreto-Lei

n.º 152/2003, de 11 de Julho, passam a ter a seguinte redacção:

«ANEXO I

[...]

1 — Infra-estruturas:

As infra-estruturas do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade são as das linhas da rede transeuropeia de transportes identificadas na Decisão n.º 1692/96/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, ou incluídas nas eventuais actualizações dessa decisão resultantes da revisão prevista no seu artigo 21.º

As linhas de alta velocidade compreendem:

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

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

As linhas especialmente adaptadas para alta velocidade que apresentam características especiais devido a condicionamentos topográficos, de relevo ou de ambiente urbano, cuja velocidade deve ser adaptada caso a caso.

Estas infra-estruturas incluem os sistemas de gestão de tráfego, de localização e de navegação: instalações técnicas de tratamento de dados e de telecomunicação previstas para o serviço de transporte de passageiros nestas linhas a fim de garantir uma exploração segura e harmoniosa da rede e a gestão eficaz do tráfego.

2 — Material circulante:

O material circulante objecto do presente decreto-lei abrange os comboios concebidos para circular:

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;

Quer nas linhas mencionadas no n.º 1, quando tal seja compatível com os níveis de desempenho dessas linhas, a velocidades da ordem dos 200 km/h.

3 — Coerência do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade:

A qualidade dos serviços de transporte ferroviário europeus depende, entre outros factores, de uma excelente compatibilidade entre as características das infra-estruturas (na acepção lata do termo, ou seja, as partes fixas de todos os subsistemas em causa) e as do material circulante (incluindo os equipamentos de bordo de todos os subsistemas em causa).

Dessa compatibilidade dependem os níveis de desempenho, de segurança e de qualidade dos serviços e o seu custo.

ANEXO II

[...]

1 — Lista dos subsistemas — para efeitos do disposto na presente directiva, o sistema que constitui

o sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade pode ser dividido nos subsistemas seguintes, que correspondem:

a) Quer a domínios de carácter estrutural:

Infra-estrutura;
Energia;
Controlo e comando e sinalização;
Exploração e gestão do tráfego;
Material circulante;

b) Quer a domínios de carácter funcional:

Manutenção;
Aplicações telemáticas ao serviço dos passageiros e do transporte de mercadorias.

2 — Domínios abrangidos — a lista das questões ligadas à interoperabilidade está definida, relativamente a cada subsistema, nos mandatos conferidos à Agência para a elaboração de ETI.

De acordo com o disposto no n.º 1 do artigo 6.º da Directiva n.º 96/48/CE, esses mandatos serão definidos nos termos do n.º 2 do artigo 21.º da referida directiva.

Sempre que se justifique, a lista das questões ligadas à interoperabilidade incluída nos mandatos é definida pela Agência nos termos da alínea c) do n.º 3 do artigo 5.º da Directiva n.º 96/48/CE.

ANEXO III

[...]

1 —	.....
2 —	.....
2.1 —	.....
2.2 —	.....
2.3 —	.....
2.4 —	.....
2.4.1 —	.....
2.4.2 —	.....
2.4.3 —	.....
2.4.4 —	.....
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 —	.....
2.6 —	.....
2.7 —	.....
2.7.1 —	.....
2.7.2 —	.....
2.7.3 —	.....

ANEXO VII

[...]

1 —

2 — O organismo e o pessoal encarregado do controlo 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 sua verificação, em especial provenientes de pessoas ou grupos de pessoas interessadas 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, no quadro da presente directiva, das licenças, no quadro da Directiva n.º 95/18/CE, do Conselho, de 19 de Junho, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário, e dos certificados de segurança, no quadro da Directiva n.º 2004/49/CE, bem como dos organismos responsáveis pelos inquéritos em caso de acidente.

3 —	.....
4 —	.....
5 —	.....
6 —	.....
7 —»

Artigo 3.º

Aditamento ao Decreto-Lei n.º 93/2000, de 23 de Maio

É aditado ao Decreto-Lei n.º 93/2000, de 23 de Maio, o artigo 11.º-A, com a seguinte redacção:

«Artigo 11.º-A

Entrada em serviço de material circulante

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo precedente, nos casos em que o IMTT autorize a entrada em serviço de material circulante deve ser atribuído um código de identificação alfanumérico a cada veículo.

2 — O código de identificação deve ser apostado no veículo e figurar num registo nacional de material circulante que obedeça aos seguintes critérios:

a) O registo deve respeitar as especificações comuns definidas no n.º 5;

b) O registo deve ser mantido e actualizado por um organismo independente de qualquer empresa ferroviária;

c) O registo deve ser acessível ao organismo responsável pelos inquéritos designado nos termos do artigo 21.º da Directiva n.º 2004/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, relativa à segurança dos caminhos de ferro da Comunidade e deve igualmente ser acessível ao IMTT, às empresas ferroviárias e ao gestor da infra-estrutura.

3 — No registo nacional de material circulante devem constar, pelo menos, as seguintes informações:

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

b) Referências do registo do material circulante referido na alínea a) do n.º 2 do artigo 21.º;

c) Identificação do proprietário ou do locatário do veículo;

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

e) Dados críticos de segurança relativos ao calendário de manutenção do veículo.

4 — No caso do material circulante que entrou em serviço pela primeira vez num país terceiro, o IMTT pode aceitar veículos claramente identificados de acordo com sistemas de codificação diferentes, devendo assegurar a possibilidade de obter os dados enumerados nas alíneas c), d) e e) do n.º 3 através do registo.

5 — As especificações comuns do registo são adoptadas nos termos previstos na legislação comunitária, tendo por base um projecto elaborado pela Agência Ferroviária Europeia.»

Artigo 4.º

Referências ao Instituto Nacional do Transporte Ferroviário, I. P.

Todas as referências efectuadas, no Decreto-Lei n.º 93/2000, de 23 de Maio, ao Instituto Nacional do Transporte Ferroviário, I. P. (INTF), consideram-se feitas ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT).

Artigo 5.º

Republicação

É republicado em anexo, que é parte integrante do presente decreto-lei, o Decreto-Lei n.º 93/2000, de 23 de Maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 152/2003, de 11 de Julho, com a redacção actual.

Artigo 6.º

Entrada em vigor

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 15 de Março de 2007. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Eduardo Arménio do Nascimento Cabrita* — *Luís Filipe Marques Amado* — *Fernando Teixeira dos Santos* — *Alberto Bernardes Costa* — *Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa* — *Fernando Pereira Serrasqueiro* — *Paulo Jorge Oliveira Ribeiro de Campos*.

Promulgado em 23 de Abril de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 24 de Abril de 2007.

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

ANEXO

Decreto-Lei n.º 93/2000

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente diploma estabelece as condições a satisfazer para realizar no território nacional a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade.

2 — As referidas condições respeitam à concepção, construção, entrada em serviço, readaptação, renovação, exploração e manutenção dos elementos do referido sistema que entram em serviço após a entrada em vigor do presente decreto-lei, bem como às qualificações e condições de higiene e de segurança do pessoal que participa na sua exploração.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

a) «Sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade»: o conjunto, descrito no anexo I, que faz parte

integrante do presente diploma, constituído pelas infra-estruturas ferroviárias, incluindo as linhas e as instalações fixas, da rede transeuropeia de transporte, construídas ou adaptadas para serem percorridas a alta velocidade, e pelo material circulante concebido para percorrer essas infra-estruturas;

b) «Interoperabilidade»: a capacidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade para permitir a circulação segura e sem interrupção de comboios de alta velocidade que atinjam os níveis de desempenho especificados. Essa capacidade tem por base o conjunto das condições regulamentares, técnicas e operacionais a observar para satisfazer os requisitos essenciais;

c) «Subsistemas»: os subsistemas de carácter estrutural ou funcional em que se subdivide o sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, conforme indicado no anexo II, que faz parte integrante do presente diploma, para os quais deverão ser definidos requisitos essenciais;

d) «Componentes de interoperabilidade»: qualquer componente elementar, grupo de componentes, subconjunto ou conjunto completo de materiais incorporado ou destinado a ser incorporado num subsistema do qual dependa, directa ou indirectamente, a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade;

e) «Requisitos essenciais»: o conjunto de condições descritas no anexo III, que faz parte integrante do presente diploma, que devem ser observadas pelo sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, pelos subsistemas e pelos componentes de interoperabilidade;

f) «Especificação europeia»: uma especificação técnica comum, uma aprovação técnica europeia ou uma norma nacional que transponha uma norma europeia, tal como definidas nos n.ºs 8 a 12 do artigo 1.º da Directiva n.º 93/38/CEE;

g) «Especificações técnicas de interoperabilidade», a seguir designadas «ETI»: as especificações de que cada subsistema é objecto, a fim de satisfazer os requisitos essenciais, estabelecendo as necessárias relações funcionais recíprocas entre os subsistemas do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade e assegurando a coerência deste;

h) «Organismos notificados»: os organismos responsáveis pela avaliação da conformidade ou da aptidão para a utilização dos componentes de interoperabilidade ou pela instrução do processo de verificação «CE» dos subsistemas;

i) «Parâmetro fundamental», as condições regulamentares, técnicas ou operacionais determinantes a nível da interoperabilidade, que devem ser objecto de uma decisão ou de uma recomendação nos termos do n.º 2 do artigo 21.º da Directiva n.º 96/48/CE, antes do desenvolvimento de projectos de especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) completos;

j) «Caso específico», qualquer parte do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade que exija disposições particulares nas ETI, de carácter transitório ou definitivo, devido a condicionamentos geográficos, topográficos, de ambiente urbano ou de compatibilidade com o sistema existente, podendo compreender, nomeadamente, os casos das linhas e redes ferroviárias isoladas do resto do território comunitário, o gabarito, a bitola da via ou a distância entre as vias;

l) «Readaptação», as obras importantes de alteração de um subsistema ou de parte de um subsistema que melhoram o desempenho global do subsistema;

m) «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;

n) «Renovação», as obras de substituição importantes de um subsistema ou de parte de um subsistema que não alteram o desempenho global do subsistema;

o) «Sistema ferroviário existente», o conjunto constituído pelas infra-estruturas ferroviárias, que compreende as linhas e as instalações fixas da rede ferroviária existente, e o material circulante existente de qualquer categoria e origem que circula nessas infra-estruturas;

p) «Entrada em serviço», o conjunto das operações através das quais um subsistema é colocado no seu estado de funcionamento nominal.

Artigo 3.º

Âmbito

O presente decreto-lei abrange as disposições relativas, no que respeita a cada subsistema, aos parâmetros, aos componentes de interoperabilidade, aos *interfaces* e aos procedimentos, bem como as condições de coerência global do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade necessárias à realização da sua interoperabilidade.

Artigo 4.º

Requisitos essenciais

1 — O sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, os subsistemas e os componentes de interoperabilidade devem satisfazer os requisitos essenciais que lhes respeitem.

2 — As especificações técnicas suplementares referidas no artigo 18.º, n.º 4, da Directiva n.º 93/38/CEE, que sejam necessárias para completar as especificações europeias ou as restantes normas aplicáveis, não devem contrariar os requisitos essenciais.

CAPÍTULO II

Especificações técnicas de interoperabilidade

Artigo 5.º

Função e características

1 — Os projectos de ETI são elaborados nos termos previstos na legislação comunitária, sendo publicados no *Jornal Oficial da União Europeia*.

2 — Os subsistemas devem ser, no decurso da sua utilização, permanentemente conformes com as ETI que se lhes apliquem.

3 — As ETI não afectam a possibilidade de utilização de infra-estruturas novas ou adaptadas para o sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade para a circulação de comboios que não integrem esse sistema.

4 — O cumprimento do conjunto das ETI não poderá pôr em causa a coerência da rede ferroviária nacional.

Artigo 6.º

Possibilidade de não aplicação

1 — Pode verificar-se a não aplicação de certas ETI, inclusive as que se referem ao material circulante, nos casos e condições seguintes:

a) A projectos de novas linhas, à renovação ou readaptação de linhas existentes ou a qualquer dos ele-

mentos contemplados no n.º 2 do artigo 1.º que se encontrem em estado avançado de desenvolvimento ou sejam objecto de contrato em curso de execução aquando da publicação dessas ETI;

b) A projectos de renovação ou readaptação de linhas 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 da linha existente;

c) A projectos de linhas novas ou de renovação ou readaptação de linhas existentes, quando a sua rede ferroviária constituir um enclave ou estiver isolada pelo mar da rede ferroviária do resto do território comunitário;

d) A todos os projectos relativos à renovação, extensão ou readaptação de linhas existentes, quando a aplicação dessa ou dessas ETI comprometer a viabilidade económica do projecto e ou a compatibilidade do sistema ferroviário nacional;

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.

2 — Nos casos previstos no número anterior, a intenção de não aplicação é previamente comunicada pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT) à Comissão Europeia, enviando-lhe um processo com as ETI ou as partes das ETI que se pretende não sejam aplicadas, bem como as especificações correspondentes que se pretende aplicar.

CAPÍTULO III

Componentes de interoperabilidade

Artigo 7.º

Condições de utilização

1 — Só poderão ser colocados no mercado os componentes de interoperabilidade que permitirem a concretização da interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade satisfazendo os requisitos essenciais.

2 — Os componentes de interoperabilidade só podem ser utilizados no respectivo domínio de utilização em conformidade com o fim a que se destinam e têm de ser objecto de instalação e manutenção adequadas.

3 — As disposições dos números anteriores não obstam a que esses componentes sejam colocados no mercado para outras aplicações, nem à sua utilização nas linhas ferroviárias convencionais.

Artigo 8.º

Conformidade com requisitos essenciais

1 — Serão considerados conformes com os requisitos essenciais previstos no presente diploma que lhes respeitem os componentes de interoperabilidade que disponham da declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para a utilização, cujos elementos constam do anexo IV, que faz parte integrante do presente diploma.

2 — Os componentes de interoperabilidade são sujeitos ao processo de avaliação da conformidade e da adequação para utilização indicado na respectiva ETI e acompanhados do correspondente certificado.

3 — Um componente de interoperabilidade satisfaz os requisitos essenciais se respeitar as condições estabelecidas na ETI correspondente ou as especificações europeias elaboradas para dar cumprimento a essas condições.

4 — Caso se entenda que determinadas especificações europeias, directa ou indirectamente utilizadas para alcançar os objectivos da presente diploma, não satisfazem os requisitos essenciais, pode o IMTT submeter o assunto ao *comité* instituído pela Directiva n.º 98/34/CE, nos termos do n.º 2 do artigo 21.º da Directiva n.º 96/48/CE.

Artigo 9.º

Cláusula de salvaguarda

1 — Se se verificar que um componente de interoperabilidade que disponha da declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para a utilização, colocado no mercado e utilizado de acordo com a respectiva finalidade, pode comprometer a observância dos requisitos essenciais, o IMTT restringirá o seu campo de aplicação, proibirá a sua utilização, ou determinará a sua retirada do mercado.

2 — O IMTT informará a Comissão Europeia, fundamentadamente, sobre as medidas tomadas, especificando, nomeadamente, se a não conformidade resulta:

- a) Da não observância dos requisitos essenciais; ou
- b) De uma aplicação incorrecta das especificações europeias, se for invocada a sua aplicação; ou
- c) De uma insuficiência das especificações europeias.

3 — Se um componente de interoperabilidade que disponha da declaração «CE» de conformidade se revelar não conforme, o IMTT tomará as medidas adequadas contra quem passou a declaração, nos termos do n.º 1, e informará desse facto a Comissão Europeia e os restantes Estados membros da União Europeia.

Artigo 10.º

Declaração de conformidade

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 em Portugal deve aplicar as disposições previstas nas ETI que lhes digam respeito.

2 — Se as ETI o exigirem, a avaliação da conformidade ou da aptidão para a utilização do componente de interoperabilidade será instruída pelo organismo notificado junto do qual o fabricante, ou o respectivo mandatário estabelecido em Portugal, tenha apresentado o pedido.

3 — Se os componentes de interoperabilidade forem abrangidos por disposições comunitárias relativas a outras questões, a declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para a utilização deverá indicar que os componentes de interoperabilidade satisfazem igualmente os requisitos dessas disposições.

4 — Se nem o fabricante nem o respectivo mandatário estabelecido em Portugal tiverem cumprido as obrigações previstas nos números anteriores, elas recaem sobre quem colocar no mercado o componente de interoperabilidade.

5 — As obrigações previstas pelos números anteriores recaem também sobre quem montar componentes de

interoperabilidade ou partes de componentes de interoperabilidade de origens diversas ou fabricar componentes de interoperabilidade para uso próprio, no âmbito definido pelo presente diploma.

6 — Sem prejuízo do disposto no artigo 9.º, verificando-se que uma declaração «CE» de conformidade foi indevidamente emitida, o fabricante ou o respectivo mandatário estabelecido na Comunidade são obrigados a colocar o componente de interoperabilidade em conformidade e a fazer cessar a infracção, sem prejuízo da responsabilidade que ao caso couber, nos termos gerais.

CAPÍTULO IV

Subsistemas

Artigo 11.º

Entrada em serviço

1 — Cabe ao IMTT autorizar a entrada em serviço dos subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade que sejam implantados em território nacional ou que sejam explorados pelas empresas ferroviárias nele estabelecidas.

2 — Cabe ao IMTT verificar, na altura da entrada em serviço e, depois, regularmente, se aqueles subsistemas são explorados e mantidos em conformidade com os requisitos essenciais que lhes dizem respeito.

3 — Para os efeitos do número anterior, devem ser utilizados os procedimentos de avaliação e de verificação previstos nas ETI estruturais e funcionais pertinentes.

4 — Em caso de renovação ou readaptação, o gestor da infra-estrutura ou a empresa ferroviária apresenta ao IMTT um *dossier* com a descrição do projecto.

5 — O IMTT analisa o *dossier* e, tendo em conta a estratégia de execução indicada na ETI aplicável, decide se a importância dos trabalhos justifica a necessidade de uma nova autorização de entrada em serviço, a qual é sempre necessária quando o nível de segurança global possa ser afectado pelas obras previstas.

6 — Caso seja necessária uma nova autorização, o IMTT decidirá em que medida as ETI devem ser aplicadas ao projecto, e notificará a sua decisão à Comissão e aos restantes Estados membros da União Europeia.

Artigo 11.º-A

Entrada em serviço de material circulante

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo precedente, nos casos em que o IMTT autorize a entrada em serviço de material circulante deve ser atribuído um código de identificação alfanumérico a cada veículo.

2 — O código de identificação deve ser apostado no veículo e figurar num registo nacional de material circulante que obedeça aos seguintes critérios:

a) O registo deve respeitar as especificações comuns definidas no n.º 5;

b) O registo deve ser mantido e actualizado por um organismo independente de qualquer empresa ferroviária;

c) O registo deve ser acessível ao organismo responsável pelos inquéritos designado nos termos do artigo 21.º da Directiva n.º 2004/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade e deve igualmente ser acessível ao IMTT, às empresas ferroviárias e ao gestor da infra-estrutura.

3 — No registo nacional de material circulante devem constar, pelo menos, as seguintes informações:

- a) Referências da declaração «CE» de verificação e entidade que a emitiu;
- b) Referências do registo do material circulante referido na alínea a) do n.º 2 do artigo 21.º;
- c) Identificação do proprietário ou do locatário do veículo;
- d) Eventuais restrições quanto ao modo de exploração do veículo;
- e) Dados críticos de segurança relativos ao calendário de manutenção do veículo.

4 — No caso do material circulante que entrou em serviço pela primeira vez num país terceiro, o IMTT pode aceitar veículos claramente identificados de acordo com sistemas de codificação diferentes, devendo assegurar a possibilidade de obter os dados enumerados nas alíneas c), d) e e) do n.º 3 através do registo.

5 — As especificações comuns do registo são adoptadas nos termos previstos na legislação comunitária, tendo por base um projecto elaborado pela Agência Ferroviária Europeia.

Artigo 12.º

Interoperabilidade

1 — Serão considerados interoperáveis e conformes com os requisitos essenciais que lhes respeitem os subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade que dispõem da declaração «CE» de verificação.

2 — A verificação da interoperabilidade, dentro da observância dos requisitos essenciais, dos subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário transeuropeu, será feita com base nas ETI existentes.

3 — Se as ETI não satisfizerem integralmente os requisitos essenciais, o assunto poderá ser submetido à apreciação do *comité* referido no artigo 5.º

4 — Na falta de ETI aplicáveis, o IMTT comunicará aos organismos congéneres dos outros Estados membros da União Europeia e à Comissão Europeia a lista das regras técnicas utilizadas para efeitos da aplicação dos requisitos essenciais.

Artigo 13.º

Processo de verificação «CE»

1 — Para elaborar a declaração «CE» de verificação, a entidade adjudicante, ou o respectivo mandatário, mandará instruir o processo de verificação «CE» pelo organismo notificado que escolher para o efeito e de acordo com as condições e nos termos definidos pelos anexos V e VI, que fazem parte integrante do presente diploma.

2 — A missão do organismo notificado responsável pela verificação «CE» de um subsistema inicia-se na fase de projecto e abrange todo o período de construção até à fase de recepção, antes da entrada em serviço do subsistema.

3 — A missão abrange também a verificação das interfaces do subsistema em questão em relação ao sistema em que se integra, baseando-se nas informações disponíveis nas ETI em questão e nos registos previstos na alínea a) do n.º 2 do artigo 21.º

4 — O organismo notificado é responsável pela organização de um processo técnico que deverá acompanhar a declaração «CE» de verificação e que deve conter:

- a) Os documentos relativos às características do subsistema, bem como, se necessário, 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.

Artigo 14.º

Verificações complementares

1 — Se se verificar que um subsistema de carácter estrutural, munido da declaração «CE» de verificação acompanhada pelo processo técnico, não observa integralmente o disposto no presente diploma, nomeadamente os requisitos essenciais, o IMTT poderá requerer a realização de verificações complementares.

2 — O IMTT informará a Comissão Europeia, fundamentadamente, das verificações complementares solicitadas.

CAPÍTULO V

Organismos notificados

Artigo 15.º

Organismos notificados

1 — O IMTT informa a Comissão Europeia e os organismos congéneres dos restantes Estados membros da União Europeia sobre os organismos responsáveis pela execução do processo de avaliação da conformidade ou da aptidão para a utilização referido no artigo 10.º e do processo de verificação referido no artigo 13.º, devendo indicar para cada um deles o respectivo domínio de competência.

2 — Serão aplicados os critérios previstos no anexo VII, que faz parte integrante do presente diploma, para a avaliação dos organismos notificados.

3 — Presumem-se conformes com os critérios referidos no número anterior os organismos que observem os critérios de avaliação previstos nas normas europeias pertinentes.

4 — O IMTT retirará a autorização a qualquer organismo que deixe de satisfazer os critérios enunciados no anexo VII. Desse facto informará imediatamente a Comissão Europeia e os outros Estados membros da União Europeia.

5 — Se for considerado que um organismo notificado indicado por outro Estado membro da União Europeia não satisfaz os critérios exigíveis, o assunto poderá ser submetido à apreciação do *comité* referido no artigo 5.º

CAPÍTULO VI

Fiscalização e regime sancionatório

Artigo 16.º

Fiscalização

A fiscalização do cumprimento do disposto no presente diploma cabe ao IMTT.

Artigo 17.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 transeuropeu de alta velocidade sem autorização do IMTT.

Artigo 18.º

Instrução dos processos e aplicação das coimas

1 — A instrução dos processos por contra-ordenações previstos no presente diploma compete ao IMTT.

2 — A aplicação das coimas previstas neste diploma compete ao presidente do conselho de administração do IMTT.

Artigo 19.º

Produto das coimas

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

a) 40 %, para o IMTT;

b) 60 %, para o Estado.

CAPÍTULO VII

Disposições finais

Artigo 20.º

Comunicação das vias de recurso e dos prazos de interposição

A comunicação aos interessados das decisões tomadas em aplicação do presente diploma relativas à avaliação da conformidade ou da aptidão para a utilização de componentes de interoperabilidade e à verificação de subsistemas integrados no sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, bem como das decisões tomadas em aplicação dos artigos 9.º e 14.º, deve conter indicação das formas de impugnação das decisões e dos respectivos prazos de interposição.

Artigo 21.º

Acompanhamento da aplicação do diploma

1 — O IMTT acompanhará a aplicação do presente diploma, propondo as medidas necessárias à prossecução dos seus objectivos e as que se destinam a assegurar a ligação com a Comissão Europeia e os Estados membros da União Europeia.

2 — No âmbito das funções referidas no número anterior, incumbe ao IMTT, designadamente:

a) Promover a publicação e a actualização anual dos registos da infra-estrutura e do material circulante, os quais devem apresentar, para cada subsistema ou parte de subsistema em causa, as características principais e a sua concordância relativamente às características prescritas pelas ETI aplicáveis;

b) Divulgar os documentos relativos à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, nomeadamente as ETI aplicáveis.

3 — Dos registos referidos na alínea a) do número anterior é enviada, pelo IMTT, cópia aos Estados membros interessados e à Agência Ferroviária Europeia, criada pelo Regulamento (CE) n.º 881/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, sendo a mesma colocada à disposição das partes interessadas, incluindo, pelo menos, os profissionais do sector.

ANEXO I

Sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade

1 — Infra-estruturas:

As infra-estruturas do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade são as das linhas da rede transeuropeia de transportes identificadas na Decisão n.º 1692/96/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, ou incluídas nas eventuais actualizações dessa decisão resultantes da revisão prevista no seu artigo 21.º

As linhas de alta velocidade compreendem:

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

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

As linhas especialmente adaptadas para alta velocidade que apresentam características especiais devido a condicionalismos topográficos, de relevo ou de ambiente urbano, cuja velocidade deve ser adaptada caso a caso.

Estas infra-estruturas incluem os sistemas de gestão de tráfego, de localização e de navegação: instalações técnicas de tratamento de dados e de telecomunicações previstas para o serviço de transporte de passageiros nestas linhas a fim de garantir uma exploração segura e harmoniosa da rede e a gestão eficaz do tráfego.

2 — Material circulante:

O material circulante objecto do presente decreto-lei abrange os comboios concebidos para circular:

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;

Quer nas linhas mencionadas no n.º 1, quando tal seja compatível com os níveis de desempenho dessas linhas, a velocidades da ordem dos 200 km/h.

3 — Coerência do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade:

A qualidade dos serviços de transporte ferroviário europeus depende, entre outros factores, de uma excelente compatibilidade entre as características das infra-estruturas (na acepção lata do termo, ou seja, as partes fixas de todos os subsistemas em causa) e as do material circulante (incluindo os equipamentos de bordo de todos os subsistemas em causa).

Dessa compatibilidade dependem os níveis de desempenho, de segurança e de qualidade dos serviços e o seu custo.

ANEXO II

Subsistemas

1 — Lista dos subsistemas:

Para efeitos do disposto na presente directiva, o sistema que constitui o sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade pode ser dividido nos subsistemas seguintes, que correspondem:

a) Quer a domínios de carácter estrutural:

Infra-estrutura;
Energia;
Controlo e comando e sinalização;
Exploração e gestão do tráfego;
Material circulante;

b) Quer a domínios de carácter funcional:

Manutenção;
Aplicações telemáticas ao serviço dos passageiros e do transporte de mercadorias.

2 — Domínios abrangidos:

A lista das questões ligadas à interoperabilidade está definida, relativamente a cada subsistema, nos mandatos conferidos à Agência para a elaboração de ETI.

De acordo com o disposto no n.º 1 do artigo 6.º da Directiva n.º 96/48/CE, esses mandatos serão definidos nos termos do n.º 2 do artigo 21.º da referida directiva.

Sempre que se justifique, a lista das questões ligadas à interoperabilidade incluída nos mandatos é definida pela Agência nos termos da alínea c) do n.º 3 do artigo 5.º da Directiva n.º 96/48/CE.

ANEXO III

Requisitos essenciais

1 — Requisitos de âmbito geral:

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 uma segurança em consonância com os objectivos fixados para a rede, mesmo que se verifiquem as situações degradadas especificadas;

1.1.2 — Os parâmetros relativos ao contacto roda-caril devem observar os critérios de estabilidade de rolamento necessários para garantir a circulação com toda a segurança à velocidade máxima autorizada;

1.1.3 — Os componentes utilizados devem resistir às solicitações normais ou excepcionais especificadas durante todo o período de serviço. Devem limitar-se as consequências em termos de segurança da sua avaria fortuita através da utilização de meios adequados;

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

1.1.5 — Os dispositivos destinados a serem manobrados pelos utentes devem ser concebidos por forma a não porem em risco a sua segurança em caso de utilizações previsíveis que não sejam conforme com os procedimentos afixados;

1.2 — Fiabilidade e disponibilidade — a vigilância e manutenção dos elementos fixos ou móveis envolvidos na circulação dos comboios devem ser organizadas, efectuadas e quantificadas por 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 susceptíveis, pelo modo como são utilizados, de colocar em perigo a saúde das pessoas que a elas tenham acesso;

1.3.2 — A escolha, a aplicação e a utilização destes materiais devem processar-se por 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 — As consequências para o ambiente da implantação e exploração do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade devem ser avaliadas e tomadas em consideração aquando do projecto 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;

1.5 — 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 transeuropeu de alta velocidade.

Se o respeito 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-estruturas:

2.1.1 — Segurança — devem ser tomadas medidas adaptadas para evitar o acesso ou intrusões indesejáveis nas instalações das linhas de alta velocidade;

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

As infra-estruturas acessíveis ao público devem ser concebidas e realizadas por 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 de grande comprimento;

2.2 — Energia:

2.2.1 — Segurança o funcionamento das instalações de alimentação de energia não deve comprometer a segurança dos comboios de alta velocidade, nem a das pessoas (utentes, pessoal envolvido na exploração, moradores da vizinhança e terceiros);

2.2.2 — Protecção do ambiente — o funcionamento das instalações de alimentação de energia não deve exceder os limites especificados de perturbação do ambiente;

2.2.3 — Compatibilidade técnica — os sistemas de alimentação de energia eléctrica utilizados no sistema ferroviário transeuropeu devem:

Permitir que os comboios atinjam o nível de desempenho especificado;

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 de sinalização utilizados no sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade devem possibilitar uma circulação de comboios que apresente um grau de segurança correspondente aos objectivos fixados pela rede;

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

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

2.4 — Material circulante:

2.4.1 — Segurança — as estruturas do material circulante e das ligações entre veículos devem ser projectadas por 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 de sinalização;

As técnicas de frenagem e os esforços exercidos devem ser compatíveis com a concepção das vias, das obras de arte e dos sistemas de sinalização;

Devem ser adoptadas medidas no que respeita ao 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 condutor e ao pessoal que os acompanha 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 ser assinaladas;

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

A bordo dos comboios é obrigatória a existência de um sistema de iluminação de emergência com uma intensidade e uma autonomia suficientes;

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

2.4.2 — Fiabilidade e disponibilidade — em caso de situação degradada especificada, a concepção dos equipamentos vitais de rolamento, tracção e travagem, bem

como de controlo-comando, deve permitir a prossecução da missão do comboio 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 de sinalização;

As características dos dispositivos de captação de corrente devem possibilitar a circulação dos comboios com base nos sistemas de alimentação de energia do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade;

As características do material circulante devem permitir-lhe circular em todas as linhas em que esteja prevista a sua exploração;

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 — as instalações técnicas e os procedimentos utilizados nos centros de manutenção não devem ser prejudiciais para a saúde das pessoas;

2.5.2 — Protecção do ambiente — as instalações técnicas e os procedimentos utilizados nos centros de manutenção não devem ultrapassar os níveis de perturbação admissíveis para o meio ambiente;

2.5.3 — Compatibilidade técnica — as instalações de manutenção destinadas aos comboios de alta velocidade devem permitir efectuar operações de manutenção da segurança, higiene e conforto em todos os comboios para que tenham sido projectadas;

2.6 — Ambiente:

2.6.1 — Saúde — a exploração do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade deve observar os níveis regulamentares em matéria de perturbações sonoras;

2.6.2 — Protecção do ambiente — a exploração do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade não deve causar um nível de vibrações no solo inadmissível para as actividades e o meio atravessado nas proximidades das infra-estruturas e em condições normais de manutenção;

2.7 — Exploração e gestão do tráfego:

2.7.1 — Segurança — o esforço de coerência no que respeita às regras de exploração das redes e as qualificações dos condutores e do pessoal de bordo devem assegurar uma exploração internacional segura;

As operações e periodicidade da manutenção, a formação e qualificações do pessoal de manutenção e o sistema de garantia da qualidade instituídos pelos operadores envolvidos nos centros de manutenção devem assegurar um elevado nível de segurança;

2.7.2 — Fiabilidade e disponibilidade — as operações e periodicidade da manutenção, a formação e qualificação do pessoal de manutenção e o sistema de garantia da qualidade instituídos pelos operadores envolvidos nos centros de manutenção devem assegurar um elevado nível de fiabilidade e disponibilidade do sistema;

2.7.3 — Compatibilidade técnica — o esforço de coerência no que respeita às regras de exploração das redes, bem como as qualificações dos condutores, do pessoal de bordo e do pessoal de gestão da circulação, devem assegurar a eficácia da exploração do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade.

ANEXO IV

Componentes de interoperabilidade

Declaração «CE» de conformidade de aptidão para a utilização

1 — Componentes de interoperabilidade — a declaração «CE» aplica-se aos componentes de interopera-

bilidade relacionados com a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade. Estes componentes de interoperabilidade podem ser:

1.1 — Componentes banalizados — trata-se de componentes que não são específicos do sistema ferroviário e que podem ser utilizados sem alterações noutros domínios;

1.2 — Componentes banalizados com características específicas — trata-se de componentes que não são propriamente específicos do sistema ferroviário, mas que devem apresentar comportamentos funcionais específicos se utilizados no domínio ferroviário;

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

2 — Domínios de aplicação — a declaração «CE» abrange:

Quer a avaliação, por um ou mais organismos avaliadores e verificadores, da conformidade intrínseca de um componente de interoperabilidade, considerado isoladamente, com as especificações técnicas que deve observar;

Quer a avaliação/apreciação, por um ou mais organismos, da aptidão para a utilização de um componente de interoperabilidade, analisado no respectivo contexto ferroviário, nomeadamente caso estejam envolvidos interfaces, avaliação/apreciação essa feita em relação às especificações técnicas, nomeadamente de carácter funcional, que devem ser respeitadas;

Os processos de avaliação aplicados pelos organismos avaliadores e verificadores nas fases de projecto e de produção envolvem os módulos relativos às diversas fases dos procedimentos de avaliação da conformidade dos componentes de interoperabilidade e às regras de aposição e de utilização da marcação «CE» de conformidade dos subsistemas e devem respeitar as regras definidas nas ETI.

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

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

Referências do diploma;

Nome e endereço do fabricante ou do respectivo mandatário estabelecido na Comunidade (indicar o nome da firma e o endereço completo; se se tratar de um mandatário, indicar igualmente o nome da firma do fabricante ou construtor);

Descrição do componente de interoperabilidade (marca, tipo, etc.);

Indicação do processo adoptado para declarar a conformidade ou a aptidão para a utilização;

Quaisquer descrições pertinentes do componente de interoperabilidade, designadamente as respectivas condições de utilização;

Nome e endereço do organismo ou organismos notificados que intervieram no processo adoptado no que respeita à conformidade ou à aptidão para a utilização, bem como data do certificado de exame, e, se aplicável, duração e condições de validade do mesmo;

Identificação do signatário habilitado para representar o fabricante ou o seu mandatário estabelecido na Comunidade.

ANEXO V

Subsistemas

Declaração «CE» de verificação

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 abranger os elementos que se seguem:

Referências do diploma;

Nome e endereço da entidade adjudicante, ou do respectivo mandatário estabelecido na Comunidade (indicar o nome da firma e o endereço completo; se se tratar de um mandatário, indicar igualmente o nome da firma da entidade adjudicante);

Descrição sucinta do subsistema;

Nome e endereço do organismo que procedeu à verificação «CE»;

Referências dos documentos contidos no processo técnico;

Quaisquer disposições pertinentes, provisórias ou definitivas, que o subsistema deva satisfazer, designadamente, se aplicável, as restrições ou condições de exploração;

Caso seja provisória: prazo de validade da declaração «CE»;

Identificação do signatário.

ANEXO VI

Subsistemas

Verificação «CE»

1 — A verificação «CE» é o processo através do qual um organismo notificado verifica e atesta, a pedido da entidade adjudicante ou do seu mandatário estabelecido na Comunidade, que um subsistema está:

Em conformidade com as disposições da directiva;

Em conformidade com as restantes disposições regulamentares aplicáveis e pode entrar ao serviço.

2 — A verificação do subsistema abrange as seguintes fases:

Concepção global;

Construção do subsistema, que abrange, designadamente, a execução dos trabalhos de engenharia civil, a montagem dos componentes e a regulação do conjunto;

Ensaio de recepção do subsistema.

3 — O organismo notificado responsável pela verificação «CE» elabora o certificado de conformidade destinado à entidade adjudicante ou ao seu mandatário estabelecido na Comunidade que, por seu turno, elabora uma declaração «CE» de verificação destinada ao IMTT.

4 — O processo técnico que acompanha a declaração de conformidade deve ser constituído do seguinte modo:

Para as infra-estruturas: planos das estruturas, relatórios de recepção das ferragens e relatórios de ensaio e de controlo dos betões;

No que respeita aos outros subsistemas: desenhos de conjunto e de pormenor da execução, esquemas eléctricos e hidráulicos, esquemas dos circuitos de comando, descrição dos sistemas informáticos e dos automatismos, instruções de funcionamento e manutenção, etc.;

Lista dos componentes de interoperabilidade incorporados no subsistema;

Cópias das declarações «CE» de conformidade ou de aptidão para a utilização de que os componentes devem estar munidos, acompanhadas, se aplicável, das notas de cálculo correspondentes e de uma cópia dos relatórios dos ensaios e exames efectuados por orga-

nismos notificados com base nas especificações técnicas comuns, certificado do organismo notificado encarregado da verificação «CE», que ateste que o projecto está em conformidade com as disposições do presente diploma, acompanhado das notas de cálculo correspondentes, por si assinado e especificando, se aplicável, as reservas formuladas durante a execução dos trabalhos e ainda não retiradas, e acompanhado dos relatórios de visita e de auditoria elaborados 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 ter a certeza de que as disposições decorrentes do processo técnico foram observadas durante a realização do subsistema.

5.2 — O organismo notificado encarregado de verificar a realização deve ter acesso permanente aos estaleiros, às oficinas de fabrico, às áreas de armazenamento e, se aplicável, 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. A entidade adjudicante ou o seu mandatário estabelecido na Comunidade deve enviar-lhe ou tomar medidas para que lhe sejam enviados todos os documentos úteis para este efeito, designadamente os desenhos de execução e a documentação técnica relativa ao subsistema.

5.3 — O organismo notificado encarregado de verificar a realização deve efectuar auditorias periódicas, a fim de se certificar da observância do disposto na directiva, e apresentar, nessa sequência, um relatório de auditoria aos profissionais responsáveis pela realização. O organismo pode exigir ser convocado para certas fases da obra.

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

6 — O processo completo previsto no n.º 4 deve ser entregue, em apoio de certificado de conformidade emitido pelo organismo notificado encarregado da recepção do subsistema em ordem de marcha, à entidade adjudicante ou ao seu mandatário estabelecido na Comunidade. O processo deve acompanhar a declaração «CE» de conformidade que a entidade adjudicante enviar ao IMTT.

A entidade adjudicante deve conservar uma cópia do processo durante todo o tempo de vida do subsistema. O processo deve ser enviado aos restantes Estados membros que o solicitem.

7 — Cada organismo notificado deve editar periodicamente as informações pertinentes relativas a:

Pedidos de verificação «CE» recebidos;
Certificados de conformidade emitidos;
Certificados de conformidade recusados.

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

ANEXO VII

Critérios 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 manda-

tários, na concepção, fabrico, construção, comercialização, manutenção ou exploração dos componentes de interoperabilidade ou dos subsistemas. Isto não exclui a possibilidade de uma troca de informações técnicas entre o fabricante ou o construtor e o organismo.

2 — O organismo e o pessoal encarregado do controlo 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 sua verificação, em especial provenientes de pessoas ou grupos de pessoas interessadas 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, no quadro da presente directiva, das licenças, no quadro da Directiva n.º 95/18/CE, do Conselho, de 19 de Junho, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário, e dos certificados de segurança, no quadro da Directiva n.º 2004/49/CE, 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 dos controlos deve possuir:

Uma boa formação técnica e profissional;

Um conhecimento satisfatório dos requisitos dos controlos que efectua e uma prática suficiente desses controlos;

A aptidão necessária para redigir os certificados, as actas e os relatórios que constituem a materialização dos controlos efectuados.

5 — Deve ser garantida a independência do pessoal encarregado dos controlos. A remuneração de cada agente não deve ser feita em função do número de controlos que efectuar nem dos resultados desses controlos.

6 — O organismo deve fazer um seguro de responsabilidade civil.

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 diploma, excepto em relação às autoridades administrativas competentes do Estado em que exerce as suas actividades.

MINISTÉRIO DA SAÚDE

Decreto-Lei n.º 179/2007

de 8 de Maio

A adesão da República da Bulgária e da República da Roménia à União Europeia, a partir de 1 de Janeiro de 2007, impõe aos Estados aderentes e aos Estados membros, nos termos previstos no artigo 56.º do Acto de Adesão da Bulgária e da Roménia, uma adaptação da respectiva legislação interna, sobretudo na medida