

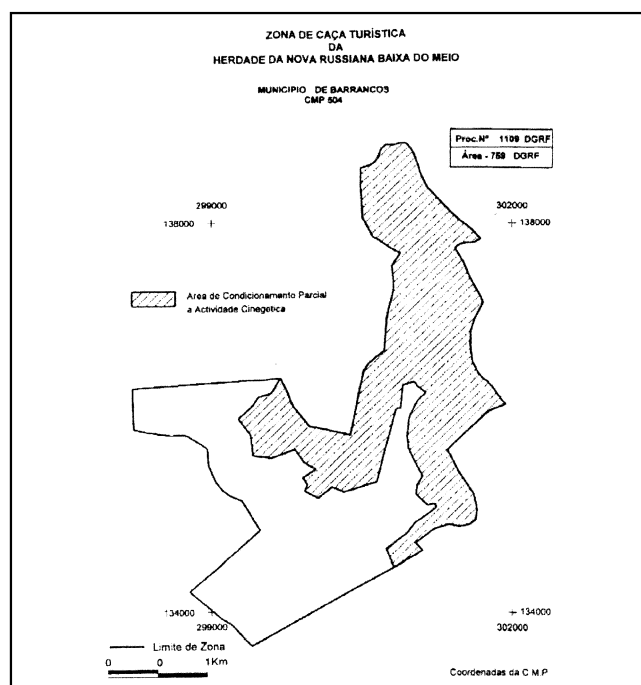
com a conservação da natureza, até um máximo de 10% da área total da zona de caça.

3.º É criada uma área de condicionamento parcial à actividade cinegética, devidamente demarcada na planta anexa à presente portaria.

4.º A presente portaria produz efeitos a partir do dia 16 de Julho de 2007.

Em 29 de Maio de 2007.

Pelo Ministro do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, *Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa*, Secretário de Estado do Ambiente. — O Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, *Jaime de Jesus Lopes Silva*.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 231/2007

de 14 de Junho

A 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 Europeia, e a Directiva n.º 2004/51/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, que altera a Directiva n.º 91/440/CEE, do Conselho, de 29 de Julho, relativa ao desenvolvimento dos caminhos de ferro comunitários, ambas do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, que o presente decreto-lei vem transpor, integram um conjunto de medidas designadas «pacote ferroviário II» que visa aprofundar os mecanismos de mercado introduzidos no sector do transporte ferroviário pelas Directivas n.ºs 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE, todas do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro, comumente designadas «pacote ferroviário I», transpostas para a ordem jurídica portuguesa pelo Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro.

O Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, tem constituído o elemento fulcral do actual quadro disci-

plinador do sector, tendo, por um lado, instituído um inovador enquadramento jurídico-económico de promoção do desenvolvimento do caminho de ferro, através da abertura a novos operadores, nomeadamente no transporte de mercadorias, e exigindo a sujeição de todos os actores às regras de concorrência nacionais e comunitárias e, por outro, aprofundando a reforma do sector ferroviário, iniciada em 1997 sem, contudo, acarretar alterações substanciais no desenho institucional do sector.

É agora necessário consolidar a opção tomada, introduzindo novos e mais ambiciosos «mecanismos de mercado» e colmatando omissões no quadro normativo delineado que a experiência até hoje adquirida foi revelando.

As alterações a introduzir, neste momento, por força da transposição do «pacote ferroviário II» inscrevem-se no sentido de aprofundar as soluções já existentes e consagradas no citado Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, o que justificou a opção pela sua alteração e republicação. Esta metodologia permite a manutenção do *corpus* único de texto legislativo, que muito facilita a cognoscibilidade por parte dos operadores do sector (em sentido lato), do conjunto das obrigações a que estão sujeitos e dos direitos que lhes são atribuídos.

O presente decreto-lei procede à transposição para a ordem jurídica interna da Directiva n.º 2004/51/CE e, parcialmente, da Directiva n.º 2004/49/CE, ambas do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, que reclamam a intervenção normativa com força de lei, prevendo-se, expressamente, a produção regulamentar que caberá à entidade reguladora do sector ferroviário nacional.

A este propósito, cumpre recordar que os normativos comunitários integrando os denominados «pacotes ferroviários» abrangem matérias atinentes à alocação de responsabilidades, a nível interno, às quais não pode ser indiferente o concreto desenho institucional que enquadra os diversos intervenientes no sector ferroviário. Assim, encontra-se em curso uma reforma institucional, iniciada com a Resolução do Conselho de Ministros n.º 124/2005, de 4 de Agosto, que aprova o Programa de Reestruturação da Administração Central do Estado (PRACE), tendo, designadamente, como objectivo a requalificação dos serviços públicos com ganhos de eficiência pela simplificação, racionalização e automatização. Na sequência da aprovação do PRACE, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 39/2006, de 30 de Março, veio definir as orientações, gerais e especiais, para a reestruturação dos ministérios. Resulta, assim, que a reestruturação do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC), cuja lei orgânica foi aprovada pelo Decreto-Lei n.º 210/2006, de 27 de Outubro, passa pela criação do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT, I. P.), que, como serviço operacional com atribuições normativas e reguladoras no domínio dos transportes terrestres, passará a integrar, entre outras, atribuições da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais (DGTTF) e do Instituto Nacional do Transporte Ferroviário, I. P. (INTF), que são extintos. Importa assinalar que, no que respeita a matérias do subsector ferroviário, se encontra prevista a instituição no IMTT de uma estrutura com funções de regulação técnica e económica das actividades ferroviárias, incidindo designadamente na relação entre os gestores da infra-estrutura ferroviária e os operadores de transporte, dotada de autonomia técnica e independência funcional.

No que respeita ao sector do transporte ferroviário, há ainda que ter em conta a criação do Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários (GISAF), entidade independente dos restantes actores do sector ferroviário (mormente operadores, gestores da infra-estrutura e entidade reguladora) com a missão de investigar os acidentes, incidentes e ocorrências relacionados com a segurança dos transportes ferroviários.

Em suma, ainda que a reforma do desenho institucional do sector ferroviário esteja em curso, há que proceder, quanto antes, à transposição dos normativos comunitários que contribuem para o desenvolvimento dos caminhos de ferro, tendo em conta o desiderato de criação de um espaço europeu integrado e o reforço da segurança, pilar fundamental da ferrovia.

Assim, a transposição do «pacote ferroviário II», assegurada pelo presente decreto-lei, visa completar o quadro regulamentar e dar consecução aos esforços, iniciados com o «pacote ferroviário I», de realização de um espaço ferroviário europeu integrado. Neste contexto, é efectuada a extensão dos direitos de acesso aos serviços de transporte ferroviário internacional de mercadorias a toda a rede, o que permitirá aumentar os benefícios previstos em termos de transferência modal e de desenvolvimento daqueles serviços de transporte ferroviário.

Do mesmo modo, e segundo o princípio da livre prestação de serviços, é efectuada a extensão dos direitos de acesso, a partir de 1 de Janeiro de 2007, a todo o tipo de serviços de transporte ferroviário de mercadorias, o que possibilitará ganhos de eficiência do modo ferroviário em relação a outros modos de transporte e incentivar a concorrência, permitindo a entrada de novos capitais e de novas empresas.

Complementarmente, é instituído um novo complexo orgânico em matéria de segurança ferroviária, que visa o progressivo estabelecimento de um quadro regulamentar comum para a segurança ferroviária, que levará cada vez mais o sector ferroviário a substituir a auto-regulamentação pela regulamentação pública, e sem o qual estarão fragilizados quaisquer esforços de criação de um mercado único dos serviços de transporte ferroviário.

Neste plano, cabe salientar três pontos fundamentais.

A matéria da certificação de segurança — pedra angular do sistema de segurança ferroviário — é objecto de profundas alterações no sentido da sua harmonização, aprofundando-se os requisitos de emissão dos certificados a fim de garantir um elevado nível de segurança do sistema.

Os requisitos relativos às qualificações de segurança do pessoal operacional e à segurança do material circulante estão agora abrangidos pelos requisitos da certificação de segurança, deixando, por isso, de ser parte integrante dos requisitos de licenciamento das empresas de transporte ferroviário. Mas, porque a certificação do pessoal ferroviário e a autorização de colocação em serviço do material circulante nas diversas redes nacionais constituem frequentemente obstáculos intransponíveis para os novos operadores, é prevista garantia de acesso, pelas empresas de transporte ferroviário, às estruturas de formação e certificação do pessoal, essenciais ao cumprimento dos requisitos estabelecidos nas normas de segurança, e é ainda estabelecido um procedimento comum de autorização de colocação em serviço do material circulante.

Em paralelo com o regime de certificação de segurança para as empresas de transporte ferroviário, estabelece-se

a necessidade de uma autorização de segurança para o exercício da actividade de gestor da infra-estrutura, no que respeita ao seu sistema de gestão da segurança e outras disposições para satisfazer os requisitos de segurança.

São ainda explicitadas as atribuições de segurança do regulador do sector ferroviário, IMTT, garantindo o seu necessário estatuto de independência, a aplicação e implementação do regime que agora se aprova, de forma transparente e não discriminatória.

O aprofundamento do quadro normativo no domínio da segurança ferroviária, imposto por este «pacote ferroviário II», é marcado por objectivos de harmonização do conteúdo das normas de segurança, com vista a ultrapassar as diferenças que subsistem ao nível dos requisitos de segurança adoptados pelos diversos Estados membros que afectam o funcionamento optimizado dos transportes ferroviários a nível comunitário.

Na concretização deste objectivo, é também evidente a importância da necessidade de continuar a melhorar a segurança do sistema em função do progresso técnico e científico; para tal estabelece-se a introdução gradual de objectivos comuns de segurança (OCS) e de métodos comuns de segurança (MCS), enquanto instrumentos de avaliação do nível de segurança e do desempenho dos operadores do sector, tanto ao nível comunitário como nacional, visando garantir a manutenção de um nível elevado de segurança e, quando necessário e razoavelmente exequível, a sua melhoria.

Introduzem-se, de igual modo, indicadores comuns de segurança (ICS) a fim de permitir avaliar se o sistema dá cumprimento aos OCS e facilitar o acompanhamento do desempenho dos caminhos de ferro em matéria de segurança.

Ora, o desenvolvimento de OCS, MCS e ICS e, bem assim, a necessidade de promover uma abordagem comum da segurança ferroviária exigem uma colaboração, ao nível da Comunidade, das entidades com competências em matéria de segurança ferroviária.

Neste âmbito, é estabelecida a necessária articulação entre o regulador do sector ferroviário e a Agência Ferroviária Europeia, instituída pelo Regulamento (CE) n.º 881/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, a qual constitui um instrumento essencial de diálogo, de concertação e de intercâmbio entre todos os intervenientes no sector, no respeito pelas competências de cada um, a fim de promover uma cultura ferroviária europeia genuína e a constituição de um espaço ferroviário europeu sem fronteiras.

Por fim, estatui-se, a título transitório, a aplicabilidade das normas previstas nos capítulos III, VI, VII e VIII aos sistemas de metropolitano na sequência da assunção pelo regulador ferroviário das suas atribuições de regulação e supervisão, fiscalização e promoção da segurança quanto a este modo de transporte ferroviário por força do despacho n.º 5090/2005, de 18 de Fevereiro, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 48, de 9 de Março de 2005.

Procede-se ainda à substituição do Instituto Nacional do Transporte Ferroviário, I. P., pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P., nos termos da 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 de Transportes Ferroviários 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 procede à transposição para a ordem jurídica interna das seguintes directivas:

a) Directiva n.º 2004/51/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, que altera a Directiva n.º 91/440/CEE, do Conselho, de 29 de Julho, relativa ao desenvolvimento dos caminhos de ferro comunitários;

b) Parcialmente, a 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 que altera a Directiva n.º 95/18/CE, do Conselho, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário, e a Directiva n.º 2001/14/CE, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança.

Artigo 2.º

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

Os artigos 3.º, 11.º, 18.º, 20.º, 22.º, 32.º, 38.º, 40.º, 43.º, 64.º, 65.º, 66.º, 70.º, 77.º, 82.º e 86.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, rectificado pela Declaração de Rectificação n.º 26/2003, e alterado pelo Decreto-Lei n.º 146/2004, de 17 de Junho, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 3.º

[...]

-
- a*)
- b*)
- c*)
- d*)
- e*)
- f*)
- g*)
- h*)
- i*) ‘Especificações técnicas de interoperabilidade (ETI)’ as especificações de que são objecto os subsistemas ou partes de subsistemas para satisfazerem os requisitos essenciais e garantirem a interoperabilidade dos sistemas ferroviários transeuropeus de alta velocidade e convencionais, conforme definido na alínea *a*) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 93/2000, de 23 de Maio, e na alínea *a*) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 75/2003, de 16 de Abril;
- j*) [Anterior alínea *i*).]
- l*) [Anterior alínea *j*).]
- m*) [Anterior alínea *l*).]
- n*) ‘Métodos comuns de segurança (MCS)’ os métodos desenvolvidos para descrever os modos de avaliação dos níveis de segurança e de consecução dos objectivos comuns de segurança e do cumprimento de outros requisitos de segurança;

o) ‘Objectivos comuns de segurança (OCS)’ os níveis de segurança que devem, no mínimo, ser alcançados pelas diversas partes do sistema ferroviário (nomeadamente, o sistema ferroviário convencional, o sistema ferroviário de alta velocidade, os túneis ferroviários de grande extensão ou as linhas utilizadas exclusivamente para o transporte de mercadorias) e pelo sistema no seu conjunto, expressos em critérios de aceitação de riscos;

p) [Anterior alínea *m*).]

q) [Anterior alínea *o*).]

r) [Anterior alínea *p*).]

s) [Anterior alínea *q*).]

t) [Anterior alínea *r*).]

u) ‘Sistema de gestão da segurança (SGS)’ a organização e as disposições adoptadas pelo gestor da infra-estrutura ou por empresa de transporte ferroviário para garantir a segurança da gestão das suas operações;

v) [Anterior alínea *s*).]

x) [Anterior alínea *t*).]

z) [Anterior alínea *u*).]

aa) [Anterior alínea *v*).]

ab) [Anterior alínea *x*).]

Artigo 11.º

[...]

1 — O requisito de capacidade técnica considera-se preenchido desde que a empresa tenha uma organização de gestão com a experiência ou os conhecimentos necessários para exercer, de modo seguro e eficaz, o controlo de exploração e a supervisão do tipo de operações abrangido pela licença.

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

Artigo 18.º

[...]

1 —

a) Quando uma empresa titular de licença tenha pendente contra si um processo de insolvência ou de recuperação de empresa;

b)

2 —

3 —

4 —

5 — A informação a que se refere o número anterior conterá ainda a discriminação de receitas e despesas por actividade, para efeitos de avaliação do impacto dos subsídios e subvenções nos preços finais praticados, nos termos a definir por instrução do IMTT.

Artigo 20.º

[...]

1 —

2 —

3 —

4 —

5 —

6 —
7 — Depois de 1 de Janeiro de 2007 os direitos previstos no n.º 2 são concedidos a todas as empresas de transporte ferroviário estabelecidas num Estado membro.

Artigo 22.º

[...]

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

2 —
3 —

Artigo 32.º

[...]

1 — O gestor da infra-estrutura edita o directório da rede até 12 meses antes da entrada em vigor do horário respectivo.

2 —
3 —
4 —
5 —
6 —

Artigo 38.º

[...]

1 — Os candidatos apresentam os seus pedidos de canais horários ao gestor de infra-estrutura até oito meses antes da entrada em vigor do horário técnico.

2 —
3 —
4 —
5 —
6 —
7 —
8 —
9 —

Artigo 40.º

[...]

1 — O gestor da infra-estrutura prepara um projecto de horário técnico até cinco meses antes da entrada em vigor do horário técnico.

2 —
3 —
4 —
5 —

Artigo 43.º

[...]

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

2 —

Artigo 64.º

Responsabilidade em matéria de segurança

1 — Os gestores da infra-estrutura e as empresas de transporte ferroviário são responsáveis, perante os utilizadores, os clientes, os próprios trabalhadores e terceiros, pela segurança da exploração da sua parte do sistema ferroviário e pelo controlo dos riscos associados, incluindo o fornecimento de material e a contratação de serviços.

2 — A responsabilidade prevista no número anterior não afecta a responsabilidade de cada produtor, fornecedor de serviços de manutenção, entidade responsável pelos vagões, 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.

- 3 — (Revogado.)
- 4 — (Revogado.)
- 5 — (Revogado.)
- 6 — (Revogado.)
- 7 — (Revogado.)
- 8 — (Revogado.)
- 9 — (Revogado.)
- 10 — (Revogado.)
- 11 — (Revogado.)
- 12 — (Revogado.)
- 13 — (Revogado.)
- 14 — (Revogado.)

Artigo 65.º

Sistemas de gestão de segurança

1 — Os gestores da infra-estrutura e as empresas de transporte ferroviário estão obrigados a criar sistemas de gestão de segurança, tendo em conta as necessárias medidas de controlo dos riscos.

2 — O sistema de gestão da segurança garante o controlo de todos os riscos associados à actividade do gestor da infra-estrutura ou da empresa de transporte ferroviário, tendo em conta, sempre que possível, os riscos decorrentes das actividades de outras partes, incluindo os riscos associados à prestação de serviços de manutenção, ao fornecimento de material e ao recurso a subcontratação a terceiros.

3 — O sistema de gestão da segurança tem de estar em conformidade com as normas técnicas de segurança e com os requisitos de segurança enunciados nas ETI e garantir a aplicação dos MCS, para que o sistema ferroviário alcance, pelo menos, os OCS.

4 — Para efeitos do número anterior, o sistema de gestão da segurança deve satisfazer os requisitos e incluir os elementos previstos no anexo III, adaptados ao carácter, dimensão e outras características da actividade desenvolvida.

Artigo 66.º

Procedimentos comuns de emergência

1 — Para o desenvolvimento dos sistemas de gestão da segurança, o gestor da infra-estrutura e as empre-

sas de transporte ferroviário devem prestar mútua colaboração, nomeadamente para estabelecimento dos procedimentos comuns de emergência.

2 — Os procedimentos comuns de emergência estão sujeitos a aprovação do IMTT, nos termos de regulamento a emitir.

Artigo 70.º

[...]

1 —
 2 —
 3 —
 4 — Qualquer interessado que considere ter sido impedido do exercício pleno dos direitos de acesso previstos no artigo 20.º pode apresentar recurso para o IMTT.

5 — No âmbito dos recursos apresentados ao abrigo do número anterior, o IMTT pode determinar a imposição de acesso em condições equitativas e não discriminatórias, aplicando-se o disposto no artigo 73.º, com as necessárias adaptações.

Artigo 77.º

[...]

1 —
 a)
 b)
 c)
 d)
 e)
 f)
 g)
 h)
 i)
 j)
 l)
 m)
 n)
 o)
 p)
 q) O incumprimento por parte do gestor da infra-estrutura e das empresas de transporte ferroviário das obrigações previstas no n.º 1 do artigo 64.º, nos n.os 1, 3 e 4 do artigo 65.º, no artigo 66.º-A, no artigo 66.º-C e no n.º 1 do artigo 66.º-G;
 r)
 s)
 t)
 u)
 v)
 2 —
 3 —
 4 —

Artigo 82.º

[...]

1 —
 2 —
 3 —
 4 —
 5 —
 6 —

7 —
 8 —
 9 — O prazo de 12 meses referido no n.º 7 conta-se a partir da data de entrada em vigor do regulamento previsto no artigo 66.º-I.

Artigo 86.º

Taxa de regulação

1 — As entidades gestoras da infra-estrutura de sistemas de metropolitano e metropolitano ligeiro de superfície pagam uma taxa pelo exercício genérico da actividade de regulação.

2 — O montante da taxa é fixado por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pela área das finanças e dos transportes, mediante proposta fundamentada do IMTT, até 31 de Julho de cada ano.

3 — A proposta referida no número anterior tem em conta, designadamente:

- a) A extensão da rede em exploração;
- b) O número de passageiros transportados;
- c) O número de circulações;
- d) A complexidade do sistema de metropolitano ou metropolitano ligeiro de superfície.

4 — Na avaliação do critério constante da alínea d) do número anterior, deve ser considerado o grau de abertura ou fecho da rede e a eventual separação da entidade operadora do transporte da entidade gestora da infra-estrutura.»

Artigo 3.º

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

1 — São aditados ao Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, rectificado pela Declaração de Rectificação n.º 26/2003, de 27 de Dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 146/2004, de 17 de Junho, os artigos 66.º-A, 66.º-B, 66.º-C, 66.º-D, 66.º-E, 66.º-F, 66.º-G, 66.º-H, 66.º-I, 66.º-J, 66.º-L, 66.º-M, 66.º-N, 66.º-O e 66.º-P, com a seguinte redacção:

«Artigo 66.º-A

Sistema de gestão de segurança dos gestores da infra-estruturas

O sistema de gestão da segurança do gestor da infra-estrutura deve ainda ter em conta os efeitos da operação de diversas empresas de transporte ferroviário na infra-estrutura sob sua gestão e tomar providências que permitam a operação em conformidade com as ETI e as normas técnicas de segurança e com as condições estabelecidas no certificado de segurança daquelas empresas.

Artigo 66.º-B

Aprovação dos sistemas de gestão da segurança

1 — A aprovação dos sistemas de gestão da segurança cabe ao IMTT.

2 — O IMTT aprova ou recusa a aprovação dos sistemas de gestão da segurança no prazo de 30 dias após a recepção da totalidade da documentação.

3 — O IMTT pode solicitar elementos adicionais ou a revisão, parcial ou total, dos sistemas de gestão

da segurança que lhe sejam presentes e, bem assim, determinar em qualquer momento a sua revisão, suspensão ou revogação, desde que com fundamento em perigo para a segurança da exploração ferroviária.

4 — O IMTT fixa, por regulamento, o procedimento para a aprovação dos sistemas de gestão da segurança.

Artigo 66.º-C

Relatório de aplicação do sistema de gestão da segurança

O gestor da infra-estrutura e as empresas de transporte ferroviário devem apresentar anualmente ao IMTT, antes de 30 de Junho, um relatório sobre a segurança respeitante ao ano civil anterior, que inclui, designadamente:

a) Informação sobre o cumprimento dos objectivos de segurança da organização e os resultados dos planos de segurança;

b) A elaboração de indicadores de segurança nacionais e dos indicadores comuns de segurança, previstos no anexo v, na medida em que sejam relevantes para a organização que apresenta o relatório;

c) Os resultados das auditorias de segurança internas;

d) Observações sobre deficiências e funcionamento incorrecto das operações ferroviárias e da gestão da infra-estrutura que possam ser importantes para a avaliação dos níveis de segurança.

Artigo 66.º-D

Certificado de segurança

1 — O acesso e utilização da infra-estrutura ferroviária por parte das empresas de transporte ferroviário dependem da titularidade de um certificado de segurança.

2 — A titularidade do certificado de segurança atesta que a empresa de transporte ferroviário criou o seu sistema de gestão da segurança nos termos previstos no presente decreto-lei e está apta a cumprir os requisitos previstos nas ETI, noutra legislação comunitária aplicável, e nas normas técnicas de segurança.

3 — O certificado de segurança é emitido para toda a rede ou apenas para uma parte limitada da mesma, tendo em conta o âmbito das actividades da empresa de transporte ferroviário requerente, especificando o tipo e o âmbito das operações ferroviárias abrangidas.

4 — O certificado de segurança compreende duas partes:

a) Parte A — respeitante à demonstração da existência de um sistema de gestão da segurança aprovado;

b) Parte B — respeitante à demonstração do cumprimento dos requisitos específicos necessários à respectiva operação em condições de segurança, nomeadamente quanto ao cumprimento das ETI e das normas técnicas de segurança, à aceitação dos certificados do pessoal e à autorização de colocação em serviço do material circulante utilizado.

5 — Quando se trate de empresa de transporte ferroviário titular de certificado de segurança emitido noutro Estado membro e que pretenda aceder à rede

nacional para prestar serviços equivalentes àqueles para que já se encontra certificada, é apenas exigida a demonstração dos aspectos mencionados na alínea b) do número anterior.

Artigo 66.º-E

Emissão, renovação, alteração, revisão, suspensão, revogação e cassação do certificado de segurança

1 — Compete ao IMTT a emissão, renovação, alteração, revisão, suspensão, revogação e cassação dos certificados de segurança ou de parte destes.

2 — O certificado de segurança é válido pelo período nele fixado, nunca superior a cinco anos, sendo renovado mediante pedido do titular.

3 — A renovação depende da verificação dos requisitos aplicáveis à emissão do certificado de segurança.

4 — O certificado de segurança deve ser alterado, total ou parcialmente, sempre que o tipo ou âmbito da exploração seja substancialmente alterado.

5 — O titular do certificado de segurança deve informar o IMTT, no prazo máximo de 10 dias úteis, de todas as alterações significativas nas condições que determinaram a emissão do certificado de segurança, nomeadamente sempre que existam factos com impacto no sistema de gestão da segurança e sempre que sejam introduzidas novas categorias de pessoal ou novos tipos de material circulante.

6 — Quando ocorram alterações substanciais do quadro regulamentar da segurança que tenham impacto sobre as condições que determinaram a emissão do certificado de segurança, o IMTT, oficiosamente, determina a revisão do mesmo.

7 — O IMTT pode suspender, total ou parcialmente, o certificado de segurança até à decisão da sua alteração ou revogação, quando esteja em causa um perigo sério, imediato e relevante para a segurança do sistema.

8 — Caso constate que o titular do certificado de segurança deixou de satisfazer as condições necessárias para a certificação emitida, o IMTT revoga, em acto devidamente fundamentado, as partes A e ou B do certificado de segurança.

9 — Quando seja revogada a parte B do certificado de segurança, o acto é comunicado à entidade que concedeu a certificação da parte A.

10 — Quando verifique que, no ano seguinte ao da emissão do certificado de segurança, o titular não fez dele o uso previsto, o IMTT pode decretar a cassação do certificado de segurança.

11 — O IMTT comunica à Agência Ferroviária Europeia a emissão, a renovação, a alteração, a revogação ou a cassação de certificados de segurança, no prazo de 30 dias após a prática do acto.

12 — A comunicação a que se refere o número anterior inclui a denominação e o endereço da empresa de transporte ferroviário, a data de emissão, o âmbito e a validade do certificado de segurança ou da autorização de segurança e, em caso de revogação, as razões da decisão.

Artigo 66.º-F

Material circulante em utilização

1 — Compete ao IMTT autorizar a colocação em serviço do material circulante que, embora autorizado por uma parte B de certificado de segurança emitido

por outro Estado membro, não esteja totalmente abrangido pelas ETI aplicáveis.

2 — O pedido, a apresentar ao IMTT, para a autorização de colocação em serviço de material circulante em utilização deve indicar a sua utilização prevista na rede e ser instruído com a documentação técnica nos termos do anexo IV.

3 — O IMTT decide dos pedidos referidos no número anterior em prazo inferior a quatro meses, contados da recepção da documentação técnica completa.

4 — O IMTT pode incluir, no certificado de autorização, condições de utilização e outras restrições.

Artigo 66.º-G

Autorização de segurança

1 — O exercício das actividades de gestão e exploração da infra-estrutura por parte do gestor da mesma depende da obtenção de uma autorização de segurança.

2 — A autorização de segurança compreende duas partes:

a) Parte A: respeitante à demonstração da existência de um sistema de gestão da segurança aprovado;

b) Parte B: respeitante à demonstração do cumprimento dos requisitos específicos necessários à segurança da concepção, manutenção e exploração da infra-estrutura ferroviária, incluindo, se aplicável, a manutenção e a exploração do sistema de controlo de tráfego e de sinalização.

Artigo 66.º-H

Emissão, renovação, alteração, revisão, suspensão e revogação da autorização de segurança

1 — Compete ao IMTT a emissão, renovação, alteração, revisão, suspensão e revogação das autorizações de segurança ou de partes destas.

2 — A autorização de segurança é válida pelo período nela fixado, nunca superior a cinco anos, sendo renovada mediante pedido do titular.

3 — A renovação depende da verificação dos requisitos aplicáveis à emissão da autorização de segurança.

4 — A autorização de segurança deve ser alterada, total ou parcialmente, sempre que sejam substancialmente alterados os pressupostos da sua emissão, nomeadamente quando ocorram alterações relevantes na infra-estrutura, na sinalização, na alimentação de energia ou nos princípios a que obedecem a respectiva exploração e manutenção.

5 — O titular da autorização de segurança deve informar o IMTT, no prazo máximo de 10 dias úteis, de todas as alterações mencionadas no número anterior.

6 — Quando ocorram alterações substanciais do quadro regulamentar da segurança que tenham impacto sobre as condições que determinaram a emissão da autorização de segurança, o IMTT determina, oficiosamente, a revisão da mesma.

7 — O IMTT revoga a autorização de segurança caso considere que o seu titular deixou de satisfazer as condições necessárias para a sua manutenção.

8 — O IMTT pode suspender, total ou parcialmente, a autorização de segurança até à decisão da

sua alteração ou revogação, quando esteja em causa perigo sério, imediato e relevante para a segurança do sistema.

9 — O IMTT comunica à Agência Ferroviária Europeia a emissão, a renovação, a alteração ou a revogação de autorizações de segurança, no prazo de 30 dias após a prática do acto.

10 — A comunicação a que se refere o número anterior inclui a denominação e o endereço do gestor da infra-estrutura, a data de emissão, o âmbito e a validade do certificado de segurança ou da autorização de segurança e, em caso de revogação, as razões da decisão.

Artigo 66.º-I

Procedimento de emissão

1 — O IMTT estabelece, por regulamento, os procedimentos para a emissão de certificado de segurança ou de autorização de segurança.

2 — O regulamento referido no número anterior contém:

a) A descrição e explicação dos requisitos a satisfazer e a enumeração dos documentos a apresentar, tendo em especial atenção o tratamento a dar aos pedidos de empresas de transporte ferroviário de outros Estados membros;

b) A discriminação dos requisitos a considerar para efeitos de cumprimento do disposto na alínea b) do n.º 4 do artigo 66.º-D e na alínea b) do n.º 2 do artigo 66.º-G.

3 — O IMTT decide os pedidos de certificação de segurança e de autorização de segurança, obrigatoriamente apresentados em língua portuguesa, em prazo inferior a quatro meses, contados da recepção de todas as informações necessárias e de quaisquer informações adicionais que tenha solicitado.

Artigo 66.º-J

Taxas

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

2 — As taxas a que se refere o número anterior constituem receita própria do IMTT e o seu montante e forma de pagamento são definidos por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.

Artigo 66.º-L

Formação do pessoal com funções relevantes para a segurança da exploração

1 — Até à aprovação de um regime legal que discipline o acesso à profissão do pessoal das empresas de transporte ferroviário e do gestor da infra-estrutura, cujas funções são relevantes para a segurança da exploração, e para efeitos da obtenção do certificado de segurança e da autorização de segurança, aplicar-se-ão as regras a fixar por regulamento do IMTT.

2 — O regulamento referido no número anterior disporá sobre a formação, os exames e a concessão de certificados.

3 — Os exames e a concessão de certificados serão assegurados por entidade diversa da que presta formação, devidamente acreditada pelo IMTT ou, na falta de tal entidade, pelo próprio IMTT que pode, para o efeito, requisitar os meios técnicos necessários às empresas do sector.

Artigo 66.º-M

Acesso a estruturas de formação

1 — Cabe ao IMTT garantir que as empresas têm acesso equitativo e não discriminatório às estruturas de formação de pessoal com funções relevantes para a segurança da exploração.

2 — Quando tal se mostre necessário pode o IMTT impor às empresas do sector que coloquem à disposição de outras, a um preço razoável e não discriminatório, que deverá estar relacionado com os custos e que poderá incluir uma margem de lucro, os seus serviços próprios de formação.

3 — Os trabalhadores das empresas de transporte ferroviário e do gestor da infra-estrutura têm direito a que lhes seja facultada toda a documentação relativa à sua formação, qualificações e experiência.

Artigo 66.º-N

Normas técnicas de segurança

1 — O IMTT aprova e publica as normas técnicas de segurança, que estabelecem os requisitos de segurança ferroviária, e garante a sua aplicação e implementação de forma transparente e não discriminatória.

2 — No exercício da competência prevista no número anterior, o IMTT tem em conta a necessidade de conformar as normas técnicas de segurança aos MCS e aos OCS definidos a nível comunitário.

3 — As normas de segurança são publicadas na 2.ª série do *Diário da República*.

Artigo 66.º-O

Relatório anual de segurança

1 — O IMTT elabora um relatório anual de segurança.

2 — O relatório anual de segurança inclui, nomeadamente, a seguinte informação:

- a) A evolução da segurança ferroviária, incluindo informação sobre os indicadores comuns de segurança, estabelecidos de acordo com o previsto no anexo v;
- b) Alterações importantes da legislação e da regulamentação em matéria de segurança ferroviária;
- c) A evolução da certificação de segurança e da autorização de segurança;
- d) Os resultados da supervisão dos gestores das infra-estruturas e das empresas ferroviárias, bem como a experiência adquirida com essa supervisão.

3 — O IMTT envia à Agência Ferroviária Europeia o relatório anual de segurança, até ao dia 30 de Setembro do ano seguinte ao ano a que respeita.

Artigo 66.º-P

Obrigações de notificação e comunicação

1 — A emissão e alteração de normas técnicas de segurança, bem como o respectivo processo de elaboração e publicitação, são notificados pelo IMTT à Comissão Europeia e à Agência Ferroviária Europeia.

2 — Quando a norma técnica de segurança exija um nível de segurança superior ao dos OCS ou possa afectar a actividade de empresas de transporte ferroviário de outros Estados membros em território nacional, deve o IMTT proceder a consulta às partes interessadas e remeter a norma de segurança para apreciação da Comissão Europeia.»

2 — São aditados ao Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, os anexos III, IV e V com a seguinte redacção:

«ANEXO III

Sistemas de gestão de segurança

I — Requisitos aplicáveis ao sistema de gestão da segurança:

1 — O sistema de gestão da segurança deve ser documentado em todas as suas partes e descrever, nomeadamente, a repartição das responsabilidades dentro da organização do gestor da infra-estrutura ou da empresa de transporte ferroviário.

2 — O sistema deve indicar o modo como é garantido o controlo por parte da gestão a diversos níveis, o modo de participação do pessoal e dos seus representantes a todos os níveis e o modo como é garantida a melhoria constante do sistema de gestão da segurança.

II — Elementos fundamentais do sistema de gestão da segurança. — Os elementos fundamentais do sistema de gestão da segurança são:

a) Uma política de segurança aprovada pelo director executivo da organização e comunicada a todo o pessoal;

b) Objectivos qualitativos e quantitativos da organização em termos de manutenção e reforço da segurança, bem como planos e procedimentos para alcançar esses objectivos;

c) Procedimentos destinados a satisfazer as normas técnicas e de exploração em vigor, novas ou alteradas, ou outras condições normativas previstas nas especificações técnicas de interoperabilidade (ETI), ou nas normas técnicas de segurança, ou noutras normas aplicáveis, ou em decisões do IMTT, e procedimentos destinados a garantir o cumprimento das normas e de outras condições normativas ao longo do ciclo de vida do equipamento e durante as operações;

d) Procedimentos e métodos destinados a efectuar uma avaliação dos riscos e a aplicar medidas de controlo dos riscos, sempre que uma mudança das condições de exploração, ou a introdução de material novo, introduza novos riscos para a infra-estrutura ou para as operações;

e) Oferta de programas de formação do pessoal e de sistemas destinados a garantir que o nível de competência do pessoal é mantido e que as tarefas são realizadas em conformidade;

f) Disposições tendo em vista a circulação de informações suficientes dentro da organização e, se for

caso disso, entre as organizações que exploram a mesma infra-estrutura;

g) Procedimentos e modelos de documentação da informação sobre segurança e designação de procedimentos de controlo da configuração da informação fundamental em matéria de segurança;

h) Procedimentos destinados a garantir a notificação, o inquérito e a análise de acidentes, incidentes, casos de quase acidente e outras ocorrências perigosas e a adopção das medidas de prevenção necessárias;

i) Planos de acção, alerta e informação em caso de emergência, acordados com as autoridades públicas competentes;

j) Disposições tendo em vista uma auditoria interna periódica do sistema de gestão da segurança.

ANEXO IV

Autorização de colocação em serviço de material circulante em utilização

1 — A documentação técnica sobre o material circulante ou tipo de material circulante a apresentar ao IMTT deve incluir:

a) Prova de que o material circulante foi autorizado a ser colocado em serviço noutro Estado membro e registos que revelem o historial da sua exploração e manutenção e, se for caso disso, as alterações técnicas introduzidas após a autorização;

b) Dados técnicos específicos, programa de manutenção e características operacionais exigidas pelo IMTT e necessárias para a sua autorização complementar;

c) Dados sobre as características técnicas e operacionais que mostrem que o material circulante está em conformidade com o sistema de alimentação de energia, o sistema de sinalização e de comando e controlo, a bitola da via e os gabaritos da infra-estrutura, a carga máxima admissível por eixo e outros condicionamentos da rede;

d) Derrogações das normas técnicas de segurança necessárias para a concessão da autorização e prova, com base na avaliação de risco, de que a aceitação do material circulante não envolve riscos indevidos para a rede.

2 — O IMTT pode exigir a realização de ensaios na rede, indicando o seu âmbito e conteúdo, para verificar a conformidade com os parâmetros restritivos mencionados na alínea c) do n.º 1.

ANEXO V

Indicadores comuns de segurança

I — Indicadores relativos a acidentes, que devem ter em conta as disposições do Regulamento (CE) n.º 91/2003, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002, relativo às estatísticas dos transportes ferroviários, na medida em que essas informações se encontrem disponíveis:

1) Número total e relativo (por comboio/quilómetro) de acidentes e repartição pelos tipos de acidentes seguintes:

Colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito;
Descarrilamentos de comboios;

Acidentes em passagens de nível, incluindo acidentes que envolvam peões;

Acidentes com pessoas provocados por material circulante em movimento, com excepção dos suicídios;
Suicídios;
Incêndios no material circulante;
Outros.

O relatório de cada acidente será feito de acordo com o tipo de acidente primário, ainda que as consequências do acidente secundário sejam mais graves;

2) Número total e relativo (por comboio/quilómetro) de feridos graves e de mortos por tipo de acidente, discriminados pelas seguintes categorias:

Passageiros (igualmente por referência ao número total de passageiros/quilómetro);
Empregados, incluindo o pessoal dos empreiteiros;
Utilizadores de passagens de nível;
Pessoas não autorizadas em instalações ferroviárias;
Outros.

II — Indicadores relativos a incidentes e casos de quase acidente:

1) Número total e relativo (por comboio/quilómetro) de carris partidos, deformações da via e falhas na sinalização contrárias à segurança;

2) Número total e relativo (por comboio/quilómetro) de sinais ultrapassados com indicação de paragem de sinal;

3) Número total e relativo (por comboio/quilómetro) de rupturas de rodas e eixos do material circulante em serviço.

III — Indicadores relativos às consequências dos acidentes:

1) Custo total e relativo (por comboio/quilómetro), em euros, de todos os acidentes, devendo, se possível, ser calculados e incluídos os seguintes custos:

Mortos e feridos;
Indemnizações por perdas ou danos nos bens dos passageiros, do pessoal ou de terceiros, incluindo os danos causados ao ambiente;
Substituição ou reparação do material circulante e das instalações ferroviárias danificadas;
Atrasos, perturbações e reencaminhamento do tráfego, incluindo despesas suplementares com pessoal e lucros cessantes.

São dedutíveis dos custos acima referidos as indemnizações ou compensações recebidas ou a receber de terceiros, nomeadamente proprietários de veículos a motor envolvidos em acidentes em passagens de nível. Não são dedutíveis as indemnizações concedidas a título das apólices de seguros de que são detentoras as empresas ferroviárias ou os gestores das infra-estruturas;

2) Número total e relativo (por referência ao número de horas de trabalho efectuadas) de horas de trabalho do pessoal e dos empreiteiros perdidas devido a acidentes.

IV — Indicadores relativos à segurança técnica da infra-estrutura e à sua implementação:

1) Percentagem de vias equipadas com um sistema de protecção automática dos comboios (ATP) em ser-

viço, percentagem de comboios/quilómetro usando sistemas ATP operacionais;

2) Número de passagens de nível (total e por quilómetro de linha);

3) Percentagem de passagens de nível com protecção automática ou manual.

V — Indicadores relativos à gestão da segurança:

1) Auditorias internas realizadas pelos gestores das infra-estruturas e pelas empresas ferroviárias, conforme previsto na documentação relativa ao sistema de gestão da segurança;

2) Número total de auditorias efectuadas e percentagem de auditorias solicitadas (e ou previstas).»

Artigo 4.º

Organização sistemática do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro

São aditadas ao capítulo VI as seguintes secções e subsecções:

a) A secção I, com a epígrafe «Dos sistemas de gestão de segurança», que integra os artigos 64.º a 66.º-C;

b) A secção II, com a epígrafe «Da certificação e autorização de segurança», composta:

i) Pela subsecção I, com a epígrafe «Certificação de segurança», que integra os artigos 66.º-D a 66.º-F;

ii) Pela subsecção II, com a epígrafe «Autorização de segurança», que integra os artigos 66.º-G e 66.º-H;

iii) Pela subsecção III, com a epígrafe «Da emissão dos certificados e autorizações de segurança», que integra os artigos 66.º-I e 66.º-J;

iv) Pela subsecção IV, com a epígrafe «Da formação do pessoal com funções relevantes para a segurança da exploração», que integra os artigos 66.º-L e 66.º-M;

v) Pela subsecção V, com a epígrafe «Das normas técnicas de segurança», que integra os artigos 66.º-N e 66.º-P.

Artigo 5.º

Primeiro processo de licenciamento

1 — O pedido de licença para o exercício da actividade de prestação de serviço de transporte ferroviário, no âmbito do primeiro processo de licenciamento previsto na secção II do capítulo IX do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, rectificado pela Declaração de Rectificação n.º 26/2003, alterado pelo Decreto-Lei n.º 146/2004, de 17 de Junho, é apresentado ao IMTT no prazo de 30 dias a contar da entrada em vigor do presente decreto-lei.

2 — O IMTT decide o pedido no prazo de 60 dias a contar da data de recepção de toda a informação necessária.

Artigo 6.º

Autorização de segurança

1 — As empresas que, à data de entrada em vigor do presente decreto-lei, realizem já actividades de gestão da infra-estrutura ferroviária gozam da presunção de cumprimento dos requisitos a que se refere o artigo 66.º-G do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, na redacção que lhe foi dada pelo presente

decreto-lei, sendo-lhes concedida, mediante pedido, a respectiva autorização de segurança ou parte desta.

2 — As empresas referidas no número anterior dispõem de 12 meses a contar da emissão do regulamento a que se refere o artigo 66.º-I do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, na redacção que lhe foi dada pelo presente decreto-lei, para se adaptarem às disposições aplicáveis em matéria de autorização de segurança.

Artigo 7.º

Sistemas de metropolitano e metropolitano ligeiro de superfície

1 — Até à aprovação de regime legal específico, aplicam-se, com as devidas adaptações, às empresas que realizem actividades de prestação de serviços de transporte ou gestão da infra-estrutura em sistemas de metropolitano e de metropolitano ligeiro de superfície, a disciplina constante dos capítulos III, VI, VII e VIII do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, alterado pelo presente decreto-lei.

2 — As empresas referidas no número anterior dispõem de 12 meses para se adaptarem ao regime previsto no Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, alterado pelo presente decreto-lei.

3 — Cabe ao IMTT, por meio de recomendação, instrução ou regulamento, determinar o modo pelo qual se fará a necessária adaptação ao regime legal.

Artigo 8.º

Regulamentação

A portaria referida no n.º 2 do artigo 66.º-J do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, na redacção que lhe foi dada pelo presente decreto-lei é publicada no prazo de 30 dias após a entrada em vigor do presente decreto-lei.

Artigo 9.º

Referência ao Instituto Nacional do Transporte Ferroviário

Todas as referências ao Instituto Nacional do Transporte Ferroviário (INTF) consideram-se realizadas ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres.

Artigo 10.º

Norma revogatória

São revogadas as alíneas *l*) e *m*) do n.º 2 do artigo 14.º, os n.ºs 3 a 14 do artigo 64.º, os n.ºs 1 a 3 do artigo 81.º, os artigos 84.º e 85.º, os artigos 87.º a 93.º e o anexo II do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, rectificado pela Declaração de Rectificação n.º 26/2003, e alterado pelo Decreto-Lei n.º 146/2004, de 17 de Junho.

Artigo 11.º

Republicação

É republicado, em anexo, que faz parte integrante do presente decreto-lei, o Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, com a redacção actual.

Artigo 12.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* — *José Manuel Santos de Magalhães* — *Manuel Lobo Antunes* — *Fernando Teixeira dos Santos* — *José Manuel Vieira Conde Rodrigues* — *Francisco Carlos da Graça Nunes Correia* — *Manuel António Gomes de Almeida de Pinho* — *Mário Lino Soares Correia*.

Promulgado em 24 de Maio de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 25 de Maio de 2007.

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

ANEXO

Repúblicação do Decreto-Lei n.º 270/2003

(a que se refere o artigo 11.º)

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente diploma define as condições de prestação dos serviços de transporte ferroviário por caminho de ferro e de gestão da infra-estrutura ferroviária sobre a qual os mesmos são prestados, dispondo, nomeadamente, sobre:

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

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

Artigo 2.º

Exclusão do âmbito de aplicação

1 — Estão excluídos:

a) Do âmbito de aplicação do presente diploma os ramais privados, cuja utilização esteja reservada ao respectivo proprietário para as suas próprias actividades de transporte de mercadorias;

b) Do âmbito de aplicação das secções IV, V e VI do capítulo IV as redes autónomas constantes do anexo I ao presente diploma.

2 — Estão igualmente excluídas:

a) Do âmbito de aplicação do presente diploma, as empresas que operem numa rede sem ligação física a qualquer outra, com material circulante próprio, desde que efectuem apenas transporte de mercadorias;

b) Do âmbito de aplicação do presente diploma, as empresas que prestem, em exclusivo, serviços de transporte urbano, suburbano e regional de passageiros nas redes referidas na alínea b) do n.º 1, sem prejuízo do disposto nos capítulos III e VI;

c) Do âmbito de aplicação do presente diploma, com excepção dos capítulos III e VI, que se lhes aplicam, as empresas que efectuem apenas transporte de mercadorias, em ramais privados, com tracção própria;

d) Do âmbito de aplicação do capítulo IV, as empresas cuja actividade se limite, em absoluto, à exploração de serviços de transporte urbano, suburbano ou regional de passageiros, ou de transporte regional de mercadorias, quando sejam também detentoras da infra-estrutura em que operam.

3 — Nas redes abrangidas pela alínea b) do n.º 1 a disciplina das matérias de atribuição de capacidade e tarifação pela utilização da infra-estrutura constará de instrumento contratual, o qual será objecto de notificação ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT), nos termos e para os efeitos a prever em regulamento a emitir por esta entidade.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

a) «Admissão técnica» o procedimento pelo qual é permitida a circulação de material circulante ferroviário, depois de avaliada a sua conformidade com requisitos previamente estabelecidos;

b) «Agrupamento internacional» qualquer associação de pelo menos duas empresas de transporte ferroviário estabelecidas em diferentes Estados membros da União Europeia, com vista a fornecer serviços de transporte internacional entre Estados membros;

c) «Certificado de segurança» o documento que atesta a capacidade específica da empresa de transporte ferroviário para operar cumprindo todas as regras de segurança num determinado itinerário e para um determinado tipo de serviço;

d) «Custos de exploração da infra-estrutura» os custos directamente associados às actividades de gestão, manutenção, conservação e disponibilização da infra-estrutura;

e) «Directório da rede» o documento onde se enunciam as características da infra-estrutura e as condições de acesso à mesma, os princípios de tarifação e o tarifário e a especificação dos princípios e critérios de repartição e utilização da capacidade da infra-estrutura;

f) «Direito de acesso» o direito de uma empresa de transporte ferroviário a aceder e a prestar serviço em uma dada infra-estrutura;

g) «Direito de trânsito» o direito de uma empresa de transporte ferroviário a fazer uso de uma dada infra-estrutura para prestação de serviços de transporte inter-

nacional ferroviário que impliquem atravessamento do território português;

h) «Empresa de transporte ferroviário» uma empresa detentora de licença cuja actividade principal consiste na prestação de serviços de transporte de mercadorias e ou de passageiros por caminho de ferro, assegurando obrigatoriamente a tracção, aí se compreendendo empresas que prestem apenas serviços de tracção;

i) «Especificações técnicas de interoperabilidade (ETI)» as especificações de que são objecto os subsistemas ou partes de subsistemas para satisfazerem os requisitos essenciais e garantirem a interoperabilidade dos sistemas ferroviários transeuropeus de alta velocidade e convencionais, conforme definido na alínea a) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 93/2000, de 23 de Maio, e na alínea a) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 75/2003, de 16 de Abril;

j) «Gestor da infra-estrutura» a entidade responsável por assegurar a disponibilização da infra-estrutura e gerir a respectiva capacidade, assegurando a gestão dos sistemas de comando, controlo de circulação e segurança e assegurando ainda a renovação e manutenção da infra-estrutura e também a construção, instalação e readaptação desta;

l) «Infra-estrutura ferroviária» o conjunto de todas as instalações fixas respeitantes às vias principais e de serviço e às estações necessárias à realização da circulação ferroviária, incluindo edifícios afectos ao serviço das infra-estruturas, bem como o conjunto dos elementos referidos na parte A do anexo I do Regulamento n.º 1108/70/CEE, do Conselho, de 4 de Junho;

m) «Licença» a autorização concedida a uma empresa, mediante a qual esta fica habilitada para o exercício da actividade de prestação de serviços de transporte ferroviário;

n) «Métodos comuns de segurança (MCS)» os métodos desenvolvidos para descrever os modos de avaliação dos níveis de segurança e de consecução dos objectivos comuns de segurança e do cumprimento de outros requisitos de segurança;

o) «Objectivos comuns de segurança (OCS)» os níveis de segurança que devem, no mínimo, ser alcançados pelas diversas partes do sistema ferroviário (nomeadamente o sistema ferroviário convencional, o sistema ferroviário de alta velocidade, os túneis ferroviários de grande extensão ou as linhas utilizadas exclusivamente para o transporte de mercadorias) e pelo sistema no seu conjunto, expressos em critérios de aceitação de riscos;

p) «Operador de transporte ferroviário» qualquer empresa de transporte ferroviário habilitada com certificado de segurança;

q) «Ramal privado» a infra-estrutura ferroviária de uso privativo do seu detentor, com ligação a uma rede;

r) «Rede» a infra-estrutura ferroviária explorada por um gestor de infra-estrutura e ou por ele gerida;

s) «Serviços concessionados» os serviços que só podem ser efectuados ao abrigo de concessão ou delegação, nos termos da lei;

t) «Serviços liberalizados» os serviços que podem ser efectuados por qualquer empresa, desde que reúna as condições enunciadas no presente diploma;

u) «Sistema de gestão da segurança (SGS)» a organização e as disposições adoptadas pelo gestor da infra-estrutura ou por empresa de transporte ferroviário para garantir a segurança da gestão das suas operações;

v) «Transporte ferroviário internacional de mercadorias» o transporte em que a composição atravessa pelo

menos uma fronteira de um Estado membro, podendo a composição ser aumentada e ou diminuída e as diversas secções da mesma ter diferentes origens ou destinos, desde que todos os vagões atravessem, pelo menos, uma fronteira;

x) «Transporte ferroviário internacional» o transporte por caminho de ferro que, implicando o atravessamento de fronteiras de toda a composição, se desenvolva parcialmente em território português;

z) «Transporte combinado» o transporte no qual o camião, o reboque, o semi-reboque, com ou sem tractor, a caixa móvel ou o contentor, sendo este de, pelo menos, 20 pés, utilizem sucessivamente dois ou mais modos de transporte, um dos quais o ferroviário;

aa) «Transporte regional» o transporte destinado a dar resposta às necessidades de uma região;

ab) «Transporte urbano e suburbano» o transporte destinado a dar resposta às necessidades de um centro urbano ou de uma aglomeração, bem como às necessidades de transporte entre esse centro ou essa aglomeração e os respectivos subúrbios.

CAPÍTULO II

Serviços liberalizados e concessionados

Artigo 4.º

Serviços liberalizados e concessionados

1 — Constituem serviços liberalizados:

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

b) O serviço de transporte ferroviário internacional de mercadorias na parte nacional da rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias efectuado por empresas que devam considerar-se estabelecidas num Estado membro da União Europeia à data da realização do transporte, bem como o transporte ferroviário de mercadorias para prestação de serviços de transporte combinado internacional de mercadorias, nos termos previstos no capítulo IV;

c) O transporte ferroviário de mercadorias exclusivamente realizado em território nacional, sem prejuízo do disposto no n.º 3;

d) O transporte ferroviário de passageiros realizado em território nacional, que seja meramente ocasional, ou com fins exclusivamente turísticos ou históricos.

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

3 — Podem ainda ser sujeitos a concessão ou delegação, nos termos previstos na lei, serviços de transporte de mercadorias quando se verificarem os pressupostos constantes do n.º 4 do artigo 2.º da Lei n.º 10/90, de 17 de Março.

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

5 — As condições e limites da prestação dos serviços de transporte ferroviário de passageiros realizados em território nacional, que sejam meramente ocasionais, ou

com fins exclusivamente turísticos ou históricos, serão definidos pelo IMTT.

CAPÍTULO III

Acesso à actividade de transporte ferroviário

SECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 5.º

Licença de acesso à actividade

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

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

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

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

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

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

Artigo 6.º

Entidade emitente

1 — A entidade competente para a emissão de licenças para o exercício da actividade de prestação de serviços de transporte ferroviário é o IMTT.

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

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

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

5 — Sem prejuízo do disposto no presente capítulo, cabe ao IMTT, por via de regulamento, estabelecer os procedimentos necessários para obtenção de licença e as metodologias a adoptar na avaliação do cumprimento dos requisitos referidos no n.º 1 do artigo 8.º

Artigo 7.º

Entidades requerentes

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

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

Artigo 8.º

Condições gerais da licença

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

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

- a) Às condições técnicas e operacionais do serviço ferroviário;
- b) Às condições de segurança respeitantes ao pessoal, ao material circulante e à organização interna da empresa;
- c) À protecção aos utilizadores, bem como às condições de saúde, segurança e outros direitos sociais dos trabalhadores e dos utilizadores.

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

4 — As licenças validamente emitidas por outros Estados membros da União Europeia são válidas em território nacional, conferindo os mesmos direitos que as emitidas para empresas nacionais.

SECÇÃO II

Requisitos

Artigo 9.º

Idoneidade

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

2 — Para efeitos do disposto no presente diploma, não são consideradas idóneas:

- a) As pessoas que tenham sido declaradas, por sentença transitada em julgado, falidas ou responsáveis pela falência de empresas cujo domínio hajam assegurado ou de que tenham sido administradoras, directoras ou gerentes;

b) As pessoas que tenham desempenhado as funções referidas na alínea anterior em empresas cuja falência haja sido prevenida, suspensa ou evitada por concordata, reconstituição empresarial, reestruturação financeira ou meio equivalente, nos dois anos anteriores à apresentação do pedido de licença;

c) As empresas cuja falência haja sido prevenida, suspensa ou evitada por concordata, reconstituição empresarial, reestruturação financeira ou meio equivalente, nos cinco anos anteriores à apresentação do pedido de licença;

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

e) As pessoas ou empresas que hajam sido condenadas pela prática de contra-ordenação de reconhecida gravidade respeitante à actividade ferroviária, por decisão definitiva ou sentença transitada em julgado, no ano anterior à apresentação do pedido de licença;

f) As pessoas ou empresas que hajam sido condenadas, em matéria laboral, pela prática de contra-ordenação muito grave, ou pela prática reincidente de contra-ordenação grave, por decisão definitiva ou sentença transitada em julgado, nos dois anos anteriores à apresentação do pedido de licença;

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

Artigo 10.º

Capacidade financeira

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

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

Artigo 11.º

Capacidade técnica

1 — O requisito de capacidade técnica considera-se preenchido desde que a empresa tenha uma organização de gestão com a experiência ou os conhecimentos necessários para exercer, de modo seguro e eficaz, o controlo de exploração e a supervisão do tipo de operações abrangido pela licença.

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

Artigo 12.º

Seguro de responsabilidade civil

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

2 — O capital seguro do seguro referido no número anterior não pode, em qualquer caso, ser inferior a € 10 000 000, sendo as demais condições, incluindo as relativas à actualização dos capitais seguros, fixadas por portaria conjunta dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, a emitir no prazo de 30 dias após a entrada em vigor do presente diploma.

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

SECÇÃO III

Do licenciamento

Artigo 13.º

Pedido de licença

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

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

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

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

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

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

7 — O modelo da licença será aprovado por portaria do ministro da tutela no prazo de 30 dias após a entrada em vigor do presente diploma.

Artigo 14.º

Instrução do pedido

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

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

a) Relatórios e contas dos últimos três exercícios, incluindo a demonstração dos fluxos de caixa, aprovados nos termos da legislação aplicável;

b) Recursos financeiros disponíveis, nomeadamente depósitos bancários, adiantamentos concedidos sobre contas correntes e empréstimos;

c) Fundos e elementos do activo mobilizáveis a título de garantia;

- d) Fundos financeiros gerados pela actividade;
- e) Investimentos relevantes, nomeadamente com a aquisição de veículos, terrenos, edifícios, instalações e material circulante, incluindo os adiantamentos por conta, qualquer que seja a sua natureza;
- f) Encargos sobre o património da empresa;
- g) Plano de investimentos e respectivas fontes de financiamento, designadamente relativo ao material circulante;
- h) Indicação dos estabelecimentos, instalações e restantes bens, pertencentes ou não à empresa requerente, afectos à actividade de prestação de serviços de transporte ferroviário;
- i) Demonstração de que a empresa possui estruturas de organização e gestão compatíveis com a actividade que se propõe desenvolver;
- j) Os procedimentos, sistemas e equipamentos afectos em permanência para a realização, a monitorização e o controlo da execução da actividade de prestação de serviços de transporte ferroviário;
- l) (*Revogada*);
- m) (*Revogada*).

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

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

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

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

7 — Caso o pedido não seja instruído com todas as informações e documentos necessários, o IMTT notificará o requerente para suprir a deficiência em prazo não superior a 30 dias úteis.

Artigo 15.º

Recusa de concessão da licença

A licença será recusada sempre que:

- a) O pedido esteja incompleto, após o prazo concedido para suprir a deficiência;
- b) A instrução do pedido enferme de inexactidões ou falsidades;
- c) Não se considere verificado qualquer dos requisitos exigíveis.

Artigo 16.º

Caducidade da licença

A licença caduca:

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

Artigo 17.º

Revogação e suspensão da licença

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

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

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

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

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

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

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

7 — Quando o IMTT considerar que existem dúvidas quanto ao respeito dos requisitos de idoneidade, de capacidade financeira ou de capacidade técnica por uma empresa de transporte ferroviário à qual tenha sido concedida uma licença por outro Estado membro da União Europeia, ou que, quanto à mesma, ocorra qualquer outra das circunstâncias previstas no n.º 1 transmitirá essas dúvidas à entidade emitente.

8 — Quando ocorram acontecimentos respeitantes à empresa licenciada que tenham impacte no conteúdo

da licença, sem que, contudo, constituam fundamento de revogação ou suspensão, pode a mesma ser alterada por forma a reflectir essas alterações; dos acontecimentos referidos não pode resultar diminuição do nível de cumprimento dos requisitos.

9 — Sem prejuízo dos casos comprovadamente urgentes, os actos de suspensão ou de revogação de licenças praticados pelo IMTT estão sujeitos à tramitação prevista no Código do Procedimento Administrativo, nomeadamente no que respeita ao direito de audiência prévia dos interessados.

10 — A suspensão ou revogação de licenças, bem como a concessão de licenças provisórias, são comunicadas de imediato pelo IMTT à Comissão Europeia.

Artigo 18.º

Obrigação de informação

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

a) Quando uma empresa titular de licença tenha pendente contra si um processo de insolvência ou de recuperação de empresa;

b) Quando ocorra alteração relevante da situação jurídica de uma empresa titular de licença, designadamente em caso de fusão, aquisição ou cessão de estabelecimento.

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

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

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

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

6 — A informação a que se refere o número anterior conterà ainda a discriminação de receitas e despesas por actividade, para efeitos de avaliação do impacte dos subsídios e subvenções nos preços finais praticados, nos termos a definir por instrução do IMTT.

Artigo 19.º

Taxas

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

2 — As taxas a que se refere o número anterior constituem receita própria do IMTT e o seu montante e forma de pagamento é definido por portaria conjunta dos Ministros de Estado e das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, a publicar no

prazo de 30 dias após a entrada em vigor do presente diploma.

CAPÍTULO IV

Acesso e trânsito na rede nacional

SECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 20.º

Direitos de acesso e trânsito

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

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

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

4 — É concedido o direito de trânsito na infra-estrutura ferroviária nacional a agrupamentos internacionais para a prestação de serviços de transporte ferroviário internacional entre Estados membros da União Europeia em que se encontrem estabelecidas as empresas que os constituam.

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

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

7 — Depois de 1 de Janeiro de 2007 os direitos previstos no n.º 2 são concedidos a todas as empresas de transporte ferroviário estabelecidas num Estado membro.

Artigo 21.º

Exercício dos direitos de acesso e trânsito

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

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

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

Artigo 22.º

Serviços e acesso aos serviços de terminais e portos

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

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

3 — Em caso de incumprimento do disposto no número anterior pode o IMTT impor as obrigações específicas previstas no artigo 88.º

SECÇÃO II

Responsabilidades do gestor da infra-estrutura

Artigo 23.º

Cooperação internacional

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

2 — O gestor da infra-estrutura deve, em especial, procurar garantir a maior competitividade possível do transporte ferroviário internacional de mercadorias e assegurar uma utilização eficaz da rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias, definida no artigo 10.º-A da Directiva n.º 91/440/CE, com a redacção da Directiva n.º 2001/12/CE.

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

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

Artigo 24.º

Confidencialidade

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

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

Artigo 25.º

Dever de informação

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

SECÇÃO III

Serviços prestados a empresas de transporte ferroviário

Artigo 26.º

Tipologia de serviços

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

- a) Os serviços essenciais;
- b) Os serviços adicionais;
- c) Os serviços auxiliares.

Artigo 27.º

Serviços essenciais

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

a) O pacote mínimo de acesso:

i) O tratamento dos pedidos de capacidade da infra-estrutura;

ii) O direito de utilização da capacidade concedida;

iii) A utilização de vias, agulhas e entroncamentos;

iv) O comando e controlo da circulação do comboio, incluindo regulação, sinalização, expedição e a comunicação e transmissão de informações sobre a sua circulação ou movimentos de manobra, com excepção das informações de natureza comercial;

v) Quaisquer informações necessárias à operacionalização ou funcionamento do serviço para o qual a capacidade foi concedida;

b) O acesso por via férrea às instalações de serviços e ao fornecimento de serviços, como sejam:

i) Estações de passageiros, seus edifícios e outras instalações;

ii) Instalações de abastecimento de combustível;

iii) Terminais de mercadorias;

iv) Estações de triagem;

v) Instalações de formação das composições;

vi) Feixes de resguardo;

vii) Instalações de manutenção e outras instalações técnicas;

c) A utilização das infra-estruturas e equipamentos de fornecimento, transformação e distribuição de energia eléctrica para tracção, quando disponíveis;

d) A prestação de socorro ferroviário em caso de perturbação da circulação resultante de falha técnica ou acidente, nos termos previstos no artigo 51.º

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

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

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

Artigo 28.º

Serviços adicionais

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

a) Fornecimento de energia eléctrica para tracção nos termos previstos na legislação aplicável à actividade de distribuição e comercialização da mesma;

b) Pré-aquecimento dos comboios de passageiros;

c) Abastecimento de combustível nos termos previstos na legislação aplicável àquela actividade;

d) Manobras e todos os outros serviços prestados nas instalações de serviços referidos na alínea b) do n.º 1 do artigo 27.º;

e) Contratos especiais para:

i) Controlo do transporte de mercadorias perigosas;

ii) Assistência na operação de comboios especiais;

f) Prestação de socorro ferroviário que exceda as obrigações constantes do artigo 51.º

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

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

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

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

Artigo 29.º

Serviços auxiliares

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

a) O acesso à rede de telecomunicações;

b) O fornecimento de informações suplementares, nomeadamente as de natureza comercial;

c) A inspecção técnica do material circulante.

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

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

SECÇÃO IV

Directório da rede

Artigo 30.º

Elaboração

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

Artigo 31.º

Conteúdo

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

a) Mapa da rede ferroviária com indicação do número de vias, as estações mais importantes e as distâncias quilométricas entre os principais pontos;

b) Mapa da rede com indicação das cargas máximas admissíveis — peso por eixo e por metro linear — de acordo com a classificação da União Internacional dos Caminhos de Ferro;

c) Mapa ou tabela da rede com indicação dos gabaritos de referência aplicáveis;

d) Mapa ou tabela da rede com indicação dos sistemas de exploração disponíveis;

e) Mapa ou tabela da rede com indicação dos sistemas de segurança de controlo automático da velocidade dos comboios;

f) Mapa ou tabela da rede com indicação dos sistemas de comunicação rádio solo-comboio;

g) Mapa ou tabela da rede com indicação das velocidades máximas autorizadas;

h) Mapa ou tabela da rede com indicação das linhas electrificadas e respectivas tensões de alimentação;

i) Mapa ou tabela da rede com indicação das zonas sujeitas a intervenções de modernização ou conservação que afectem de forma significativa a capacidade;

j) Mapa ou tabela da rede com indicação dos portos e terminais de mercadorias, bem como das restantes instalações de prestação de serviços a que se refere a alínea b) do n.º 1 do artigo 27.º;

l) Indicação de todos os dados e informações complementares de detalhe técnico necessários à apresentação e viabilização dos pedidos de capacidade, designadamente:

i) A descrição de zonas críticas e pontos singulares, indicando os seus reflexos na capacidade final, bem como as medidas tendentes a eliminar ou atenuar os seus efeitos negativos;

ii) A definição de canais condicionados por programas de conservação e modernização;

iii) A tabela de velocidades;

iv) As instruções técnicas de sinalização;

- v) Os diagramas das linhas das estações, portos, terminais de mercadorias e estações de triagem;
- vi) Os comprimentos máximos autorizados para os comboios;
- vii) Demais elementos de caracterização técnica das linhas;

m) Condições em que o gestor da infra-estrutura pode exigir às empresas de transporte ferroviário que coloquem à sua disposição os recursos adequados à solução da situação, quando ocorra perturbação da circulação ferroviária e o regime de compensação financeira pelos custos da disponibilização desses mesmos recursos.

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

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

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

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

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

5 — O capítulo previsto no número anterior apresentará, pormenorizadamente, a metodologia, as regras

e, sendo o caso, as escalas utilizadas para a aplicação das tarifas previstas na secção VI do presente capítulo e informações sobre as alterações ao montante das tarifas já decididas ou previstas.

Artigo 32.º

Publicação e informação

1 — O gestor da infra-estrutura edita o directório da rede até 12 meses antes da entrada em vigor do horário respectivo.

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

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

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

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

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

SECÇÃO V

Repartição da capacidade da infra-estrutura ferroviária

SUBSECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 33.º

Âmbito

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

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

Artigo 34.º

Definições

Para efeitos da presente secção, entende-se por:

a) «Acordo quadro» um acordo juridicamente vinculativo, de direito público ou privado, que estabelece os direitos e obrigações de um candidato e do gestor da infra-estrutura em relação à capacidade de infra-estrutura a repartir num período superior ao período de vigência de um horário técnico;

b) «Canal horário» a capacidade da infra-estrutura necessária para a circulação e manobras de um comboio, entre dois pontos, num determinado período de tempo;

c) «Canais horários incompatíveis» a situação verificada quando a circulação simultânea de dois comboios se torne impossível, segundo o sistema de comando e controlo da circulação existente, podendo a incompatibilidade dever-se ao espaçamento insuficiente entre comboios no mesmo sentido, a comboios que circulem

em sentidos opostos ou à necessidade de atravessamentos de vias que estejam sendo utilizadas por outras circulações;

d) «Candidato» uma empresa de transporte ferroviário detentora de licença ou um agrupamento internacional de empresas de transporte ferroviário e outras pessoas singulares ou colectivas com um interesse de serviço público ou comercial na aquisição de capacidade de infra-estrutura, tais como autoridades públicas ao abrigo do Regulamento (CEE) n.º 1191/69, do Conselho, bem como carregadores marítimos, transitários e operadores de transportes combinados, para exploração de um serviço ferroviário nos respectivos territórios;

e) «Capacidade da infra-estrutura» a possibilidade de programação de canais horários num determinado elemento da infra-estrutura, por unidade de tempo;

f) «Coordenação» o processo através do qual o gestor da infra-estrutura e os candidatos procurarão resolver situações de conflito entre pedidos de canais horários;

g) «Horário comercial» o conjunto de dados que define todos os serviços de transporte ferroviário oferecidos por cada operador de transporte ferroviário ao público;

h) «Horário técnico» o conjunto de dados que define todos os movimentos programados dos comboios necessários à prestação de serviço e dos inerentes à organização do mesmo na infra-estrutura, durante o seu período de vigência;

i) «Infra-estrutura congestionada» uma secção da infra-estrutura relativamente à qual a procura de capacidade não pode ser integralmente satisfeita, mesmo após a coordenação dos vários pedidos de canais horários;

j) «Margens» os tempos concedidos numa marcha destinados à recuperação de atrasos;

l) «Pedido pontual» um pedido de canal horário que, devido ao facto de não ser conhecida com antecedência suficiente a necessidade que o motiva, não tenha podido ser considerado no processo normal de elaboração do horário técnico;

m) «Plano de reforço da capacidade» uma medida, ou conjunto de medidas, cuja aplicação obedece a um calendário, propostas para atender às limitações de capacidade que levaram a que uma secção da infra-estrutura tenha sido declarada «infra-estrutura congestionada»;

n) «Quota limiar» o valor de referência de nível de utilização dos canais horários atribuídos a um dado operador, abaixo do qual pode ocorrer a retrocessão dos canais horários;

o) «Repartição» a afectação da capacidade da infra-estrutura ferroviária pelo gestor da infra-estrutura.

Artigo 35.º

Princípios do procedimento de repartição

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

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

3 — A repartição da capacidade da infra-estrutura tem de respeitar, a cada momento, as obrigações constantes dos contratos de concessão de exploração de ser-

viço de transporte ferroviário, ou de outros contratos de serviço público, celebrados pelo Estado.

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

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

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

SUBSECÇÃO II

Horários técnicos

PARTE I

Competência do gestor da infra-estrutura e vigência do horário técnico

Artigo 36.º

Elaboração e aprovação

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

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

a) As marchas de comboios na infra-estrutura, incluindo o tipo de marcha, a tonelagem rebocada, o regime de frequência, as séries das unidades motoras, o número de unidades por série, o comprimento do comboio e o tipo de freio;

b) As horas de chegada e de partida dos comboios nas estações de origem e de destino, bem como as horas de chegada, partida ou passagem nas estações intermédias e em pontos de controlo;

c) As margens.

Artigo 37.º

Períodos de vigência e alterações

1 — O horário técnico será fixado uma vez por ano civil.

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

3 — Qualquer alteração ou ajustamento significativo do horário após o Inverno terá preferencialmente lugar à meia-noite do último sábado de Junho, podendo contudo outras datas ser decididas depois de ouvidos os operadores, devendo o gestor informar do facto o IMTT, e, quando a alteração afecte canais internacionais, a Comissão Europeia.

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

PARTE II

Procedimento**Artigo 38.º****Pedidos de canais horários**

1 — Os candidatos apresentam os seus pedidos de canais horários ao gestor de infra-estrutura até oito meses antes da entrada em vigor do horário técnico.

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

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 39.º**Canais horários internacionais**

1 — Antes de iniciar o processo de audição sobre o projecto de horário de serviço, previsto no artigo 42.º, e o mais tardar 11 meses antes da entrada em vigor do horário técnico, o gestor da infra-estrutura assegurará o estabelecimento de canais horários internacionais a incluir no horário técnico, em cooperação com outros organismos de repartição competentes, nomeadamente no quadro da rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias, definida no artigo 10.º-A da Directiva n.º 91/440/CE, com a redacção da Directiva n.º 2001/12/CE.

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

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

4 — Os representantes adequados de gestores de infra-estrutura exteriores à Comunidade Europeia podem ser associados a estes procedimentos.

5 — A Comissão Europeia deve ser informada e convidada a participar, na qualidade de observador.

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

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

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

9 — No quadro da cooperação referida no n.º 1, o gestor da infra-estrutura avaliará as necessidades e, se necessário, proporá e organizará canais horários internacionais que facilitem a exploração de composições de mercadorias sujeitas a pedidos pontuais.

10 — O gestor da infra-estrutura disponibilizará aos candidatos os canais horários internacionais preestabelecidos.

Artigo 40.º**Elaboração**

1 — O gestor da infra-estrutura prepara um projecto de horário técnico até cinco meses antes da entrada em vigor do horário técnico.

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

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

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

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

Artigo 41.º**Coordenação**

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

2 — Em situações que requeiram coordenação, poderá o gestor da infra-estrutura, dentro de limites

razoáveis, propor canais horários diferentes dos solicitados.

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

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

Artigo 42.º

Audição aos interessados

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

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

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

Artigo 43.º

Aprovação e comunicação

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

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

SUBSECÇÃO III

Infra-estrutura congestionada

Artigo 44.º

Infra-estrutura congestionada

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

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

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

4 — Nas condições previstas no número anterior, e sem prejuízo do que aí se dispõe, o gestor da infra-estrutura pode, na repartição de capacidade, recorrer a critérios de prioridade que considerem a importância

de um determinado serviço para a comunidade, e que salvaguardem devidamente a importância dos serviços de transporte de mercadorias, e, em particular, dos internacionais.

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

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

Artigo 45.º

Utilização dos canais horários

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

Artigo 46.º

Análise de capacidade

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

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

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

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

Artigo 47.º

Plano de reforço

1 — No prazo de seis meses após conclusão da análise referida no artigo anterior, o gestor da infra-estrutura submete, após audição ao IMTT, ao ministério responsável pela área do transporte ferroviário, para aprovação, um plano de reforço da capacidade, elaborado após consulta aos utilizadores da parte de infra-estrutura congestionada.

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

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

4 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, o gestor da infra-estrutura pode, mediante apro-

vação do IMTT, continuar a aplicar essa componente da tarifa quando:

a) O plano de reforço da capacidade não puder ser realizado por circunstâncias fora do seu controlo;

b) As opções disponíveis não forem económica ou financeiramente viáveis.

SUBSECÇÃO IV

Pedidos pontuais

Artigo 48.º

Pedidos pontuais

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

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

SUBSECÇÃO V

Acordos quadro

Artigo 49.º

Acordos quadro

1 — Sem prejuízo do disposto nos artigos 81.º, 82.º e 86.º do Tratado da Comunidade Europeia, das regras nacionais em matéria de concorrência e das competências das autoridades nacionais de defesa da concorrência, pode ser celebrado um acordo quadro entre o gestor da infra-estrutura e um candidato, sujeito a aprovação prévia do IMTT, ouvida a Autoridade da Concorrência.

2 — Esse acordo quadro, obrigatoriamente reduzido a escrito, especificará as características da capacidade da infra-estrutura solicitada pelo candidato e que lhe é fornecida para um período superior ao período de vigência de um horário de serviço.

3 — O acordo quadro não especificará detalhadamente canais horários mas deve ser elaborado por forma a responder às necessidades comerciais legítimas do candidato.

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

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

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

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

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

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

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

SUBSECÇÃO VI

Infra-estrutura especializada

Artigo 50.º

Infra-estrutura especializada

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

2 — Sem prejuízo do disposto nos artigos 81.º, 82.º e 86.º do Tratado da Comunidade Europeia, e das disposições nacionais sobre concorrência, quando se efectue essa designação, o gestor da infra-estrutura pode dar prioridade a estes tipos de tráfego aquando da repartição de capacidade de infra-estrutura.

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

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

SUBSECÇÃO VII

Perturbação da circulação ferroviária

Artigo 51.º

Medidas especiais em caso de perturbação

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

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

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

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

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

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

SECÇÃO VI

Tarifas pela utilização da infra-estrutura

SUBSECÇÃO I

Regime geral

Artigo 52.º

Âmbito

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

2 — As regras gerais definidas no presente capítulo serão objecto de regulamentação a emitir pelo IMTT.

3 — A fixação, determinação e cobrança das tarifas devidas pela utilização da infra-estrutura compete ao gestor da infra-estrutura para financiamento da sua actividade de gestão da infra-estrutura.

Artigo 53.º

Princípio de não discriminação

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

a) A identidade, em toda a rede sob sua gestão, dos princípios aplicáveis à tarifação, sem prejuízo do disposto na subsecção III da presente secção;

b) Que as empresas que prestem serviços equivalentes num segmento análogo de mercado pagam tarifas equivalentes.

SUBSECÇÃO II

Tarifas base

Artigo 54.º

Princípios

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

2 — As tarifas base calculadas nos termos do número anterior podem incluir:

a) Uma componente que reflecta a escassez de capacidade do segmento identificável da infra-estrutura durante os períodos de congestão, nos termos resultantes do artigo 44.º;

b) Uma componente que reflecta a internalização dos custos ambientais provocados pelo transporte ferroviário em causa, criada nos termos previstos pela alínea b) do n.º 1 do artigo 5.º da Lei n.º 10/90, de 17 de Março.

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

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

5 — Podem ser aplicadas tarifas a título da utilização de capacidade para a manutenção da infra-estrutura, não podendo estas exceder a perda líquida de receitas suportada pelo gestor da infra-estrutura em resultado das operações de manutenção, nos termos a definir por regulamento.

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

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

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

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

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

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

Artigo 55.º

Âmbito de aplicação dos princípios

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

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

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

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

SUBSECÇÃO III

Tarifas para recuperação total de custos e recuperação de investimento

Artigo 56.º

Tarifas para recuperação total de custos

1 — O gestor da infra-estrutura pode criar tarifas para recuperação total de custos que assegurem a plena recu-

peração dos custos de exploração da infra-estrutura, sem prejuízo do disposto no n.º 7 do artigo 54.º

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

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

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

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

c) Serão calculadas por forma a não absorverem os aumentos de produtividade das empresas de transporte ferroviário.

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

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

Artigo 57.º

Isenção ou abatimentos

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

2 — Os pedidos de abatimentos ou isenções a que se refere o número anterior são decididos pelos Ministros das Finanças e da tutela, sob parecer obrigatório do IMTT.

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

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

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

Artigo 58.º

Tarifa para recuperação de investimento

1 — Nos casos em que o gestor da infra-estrutura venha a suportar os custos a longo prazo decorrentes de projectos específicos de investimento por si decididos ou suportados, executados até 15 anos antes da data

de entrada em vigor da Directiva n.º 2001/14/CE, ou que venham a ser objecto de planos de investimento específico, as tarifas aplicáveis a esses troços podem reflectir os custos dos investimentos, não se considerando como tal os custos financeiros, desde que se verifique, cumulativamente:

a) Que os referidos projectos aumentam a eficácia ou a relação custo-eficácia da exploração ferroviária;

b) Que os referidos projectos, de outro modo, não pudessem ter sido ou possam ser realizados.

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

SUBSECÇÃO IV

Descontos e regimes especiais

Artigo 59.º

Descontos

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

a) Se limitem a reflectir a economia real de custos administrativos realizada pelo gestor da infra-estrutura na disponibilização da mesma, desde que não esteja já reflectida no cálculo das tarifas; ou

b) Se destinem a incentivar o desenvolvimento de novos serviços ferroviários; ou

c) Se destinem a incentivar a utilização de linhas consideravelmente subutilizadas.

2 — A aplicação de descontos pelo gestor da infra-estrutura deve garantir o cumprimento das regras nacionais e comunitárias em matéria de concorrência.

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

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

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

Artigo 60.º

Regime de melhoria de desempenho

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

2 — O regime referido no número anterior pode incluir:

a) Sanções de natureza contratual para actos que perturbem o funcionamento da rede;

- b) Compensações para as empresas afectadas pelas perturbações;
- c) Prémios para os desempenhos superiores às previsões.

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

Artigo 61.º

Sistemas de compensação de custos ambientais, de acidentes e de infra-estrutura não cobertos

1 — Poderá ser criado um sistema de compensação pela utilização da infra-estrutura ferroviária, por portaria conjunta dos Ministros de Estado e das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

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

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

3 — O sistema de compensação criado pela portaria conjunta a que se refere o n.º 1 constará do directório da rede e vigora pelo período deste, só podendo ser alterado no âmbito da emissão de um novo documento.

SUBSECÇÃO V

Obrigações de informação

Artigo 62.º

Obrigações de informação

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

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

CAPÍTULO V

Financiamento do serviço público de gestão da infra-estrutura

Artigo 63.º

Equilíbrio de contas do gestor da infra-estrutura

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

- a) Os proveitos provenientes das tarifas pela utilização da infra-estrutura, os excedentes provenientes de outras actividades comerciais e o financiamento estatal, se necessário por via de pagamentos adiantados; e
- b) Os custos do serviço público de gestão, manutenção e conservação da infra-estrutura.

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO VI

Segurança

SECÇÃO I

Dos sistemas de gestão de segurança

Artigo 64.º

Responsabilidade em matéria de segurança

1 — Os gestores da infra-estrutura e as empresas de transporte ferroviário são responsáveis, perante os utilizadores, os clientes, os próprios trabalhadores e terceiros, pela segurança da exploração da sua parte do sistema ferroviário e pelo controlo dos riscos associados, incluindo o fornecimento de material e a contratação de serviços.

2 — A responsabilidade prevista no número anterior não afecta a responsabilidade de cada produtor, fornecedor de serviços de manutenção, entidade responsável pelos vagões, 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.

3 — *(Revogado.)*

4 — *(Revogado.)*

5 — *(Revogado.)*

6 — *(Revogado.)*

7 — *(Revogado.)*

8 — *(Revogado.)*

9 — *(Revogado.)*

10 — *(Revogado.)*

11 — *(Revogado.)*

12 — *(Revogado.)*

13 — *(Revogado.)*

14 — *(Revogado.)*

Artigo 65.º

Sistemas de gestão de segurança

1 — Os gestores da infra-estrutura e as empresas de transporte ferroviário estão obrigados a criar sistemas de gestão de segurança, tendo em conta as necessárias medidas de controlo dos riscos.

2 — O sistema de gestão da segurança garante o controlo de todos os riscos associados à actividade do gestor da infra-estrutura ou da empresa de transporte ferroviário, tendo em conta, sempre que possível, os riscos decorrentes das actividades de outras partes, incluindo os riscos associados à prestação de serviços de manutenção, ao fornecimento de material e ao recurso a sub-contratação a terceiros.

3 — O sistema de gestão da segurança tem de estar em conformidade com as normas técnicas de segurança e com os requisitos de segurança enunciados nas ETI e garantir a aplicação dos MCS, para que o sistema ferroviário alcance, pelo menos, os OCS.

4 — Para efeitos do número anterior, o sistema de gestão da segurança deve satisfazer os requisitos e incluir os elementos previstos no anexo III, adaptados ao carácter, dimensão e outras características da actividade desenvolvida.

Artigo 66.º

Procedimentos comuns de emergência

1 — Para o desenvolvimento dos sistemas de gestão da segurança, o gestor da infra-estrutura e as empresas de transporte ferroviário devem prestar mútua colaboração, nomeadamente para estabelecimento dos procedimentos comuns de emergência.

2 — Os procedimentos comuns de emergência estão sujeitos a aprovação do IMTT, nos termos de regulamento a emitir.

Artigo 66.º-A

Sistema de gestão de segurança dos gestores das infra-estruturas

O sistema de gestão da segurança do gestor da infra-estrutura deve ainda ter em conta os efeitos da operação de diversas empresas de transporte ferroviário na infra-estrutura sob sua gestão e tomar providências que permitam a operação em conformidade com as ETI e as normas técnicas de segurança e com as condições estabelecidas no certificado de segurança daquelas empresas.

Artigo 66.º-B

Aprovação dos sistemas de gestão da segurança

1 — A aprovação dos sistemas de gestão da segurança cabe ao IMTT.

2 — O IMTT aprova ou recusa a aprovação dos sistemas de gestão da segurança no prazo de 30 dias após a recepção da totalidade da documentação.

3 — O IMTT pode solicitar elementos adicionais ou a revisão, parcial ou total, dos sistemas de gestão da segurança que lhe sejam presentes e, bem assim, determinar em qualquer momento a sua revisão, suspensão ou revogação, desde que com fundamento em perigo para a segurança da exploração ferroviária.

4 — O IMTT fixa, por regulamento, o procedimento para a aprovação dos sistemas de gestão da segurança.

Artigo 66.º-C

Relatório de aplicação do sistema de gestão da segurança

O gestor da infra-estrutura e as empresas de transporte ferroviário devem apresentar anualmente ao IMTT, antes de 30 de Junho, um relatório sobre a segurança respeitante ao ano civil anterior, que inclui, designadamente:

a) Informação sobre o cumprimento dos objectivos de segurança da organização e os resultados dos planos de segurança;

b) A elaboração de indicadores de segurança nacionais, e dos indicadores comuns de segurança, previstos no anexo v, na medida em que sejam relevantes para a organização que apresenta o relatório;

c) Os resultados das auditorias de segurança internas;

d) Observações sobre deficiências e funcionamento incorrecto das operações ferroviárias e da gestão da infra-estrutura que possam ser importantes para a avaliação dos níveis de segurança.

SECÇÃO II

Da certificação e autorização de segurança

SUBSECÇÃO I

Certificação de segurança

Artigo 66.º-D

Certificado de segurança

1 — O acesso e utilização da infra-estrutura ferroviária por parte das empresas de transporte ferroviário depende da titularidade de um certificado de segurança.

2 — A titularidade do certificado de segurança atesta que a empresa de transporte ferroviário criou o seu sistema de gestão da segurança nos termos previstos no presente decreto-lei e está apta a cumprir os requisitos previstos nas ETI, noutra legislação comunitária aplicável e nas normas técnicas de segurança.

3 — O certificado de segurança é emitido para toda a rede ou apenas para uma parte limitada da mesma, tendo em conta o âmbito das actividades da empresa de transporte ferroviário requerente, especificando o tipo e o âmbito das operações ferroviárias abrangidas.

4 — O certificado de segurança compreende duas partes:

a) Parte A — respeitante à demonstração da existência de um sistema de gestão da segurança aprovado;

b) Parte B — respeitante à demonstração do cumprimento dos requisitos específicos necessários à respectiva operação em condições de segurança, nomeadamente quanto ao cumprimento das ETI e das normas técnicas de segurança, à aceitação dos certificados do pessoal e à autorização de colocação em serviço do material circulante utilizado.

5 — Quando se trate de empresa de transporte ferroviário titular de certificado de segurança emitido noutra Estado membro e que pretenda aceder à rede nacional para prestar serviços equivalentes àqueles para que já se encontra certificada, é apenas exigida a demonstração dos aspectos mencionados na alínea b) do número anterior.

Artigo 66.º-E

Emissão, renovação, alteração, revisão, suspensão, revogação e cassação do certificado de segurança

1 — Compete ao IMTT a emissão, renovação, alteração, revisão, suspensão, revogação e cassação dos certificados de segurança ou de parte destes.

2 — O certificado de segurança é válido pelo período nele fixado, nunca superior a cinco anos, sendo renovado mediante pedido do titular.

3 — A renovação depende da verificação dos requisitos aplicáveis à emissão do certificado de segurança.

4 — O certificado de segurança deve ser alterado, total ou parcialmente, sempre que o tipo ou âmbito da exploração seja substancialmente alterado.

5 — O titular do certificado de segurança deve informar o IMTT, no prazo máximo de 10 dias úteis, de todas as alterações significativas nas condições que determinaram a emissão do certificado de segurança, nomeadamente sempre que existam factos com impacto no sistema de gestão da segurança e sempre que sejam introduzidas novas categorias de pessoal ou novos tipos de material circulante.

6 — Quando ocorram alterações substanciais do quadro regulamentar da segurança que tenham impacto sobre as condições que determinaram a emissão do certificado de segurança, o IMTT, oficiosamente, determina a revisão do mesmo.

7 — O IMTT pode suspender, total ou parcialmente, o certificado de segurança até à decisão da sua alteração ou revogação, quando esteja em causa um perigo sério, imediato e relevante para a segurança do sistema.

8 — Caso constate que o titular do certificado de segurança deixou de satisfazer as condições necessárias para a certificação emitida, o IMTT revoga, em acto devidamente fundamentado, as partes A e ou B do certificado de segurança.

9 — Quando seja revogada a parte B do certificado de segurança, o acto é comunicado à entidade que concedeu a certificação da parte A.

10 — Quando verifique que, no ano seguinte ao da emissão do certificado de segurança, o titular não fez dele o uso previsto, o IMTT pode decretar a cassação do certificado de segurança.

11 — O IMTT comunica à Agência Ferroviária Europeia a emissão, a renovação, a alteração, a revogação ou a cassação de certificados de segurança no prazo de 30 dias após a prática do acto.

12 — A comunicação a que se refere o número anterior inclui a denominação e o endereço da empresa de transporte ferroviário, a data de emissão, o âmbito e a validade do certificado de segurança ou da autorização de segurança e, em caso de revogação, as razões da decisão.

Artigo 66.º-F

Material circulante em utilização

1 — Compete ao IMTT autorizar a colocação em serviço do material circulante que, embora autorizado por uma parte B de certificado de segurança emitido por outro Estado membro, não esteja totalmente abrangido pelas ETI aplicáveis.

2 — O pedido, a apresentar ao IMTT, para a autorização de colocação em serviço de material circulante em utilização deve indicar a sua utilização prevista na rede e ser instruído com a documentação técnica nos termos do anexo IV.

3 — O IMTT decide dos pedidos referidos no número anterior em prazo inferior a quatro meses, contados da recepção da documentação técnica completa.

4 — O IMTT pode incluir, no certificado de autorização, condições de utilização e outras restrições.

SUBSECÇÃO II

Autorização de segurança

Artigo 66.º-G

Autorização de segurança

1 — O exercício das actividades de gestão e exploração da infra-estrutura por parte do gestor da mesma depende da obtenção de uma autorização de segurança.

2 — A autorização de segurança compreende duas partes:

a) Parte A: respeitante à demonstração da existência de um sistema de gestão da segurança aprovado;

b) Parte B: respeitante à demonstração do cumprimento dos requisitos específicos necessários à segurança

da concepção, manutenção e exploração da infra-estrutura ferroviária, incluindo, se aplicável, a manutenção e a exploração do sistema de controlo de tráfego e de sinalização.

Artigo 66.º-H

Emissão, renovação, alteração, revisão, suspensão e revogação da autorização de segurança

1 — Compete ao IMTT a emissão, renovação, alteração, revisão, suspensão e revogação das autorizações de segurança ou de partes destas.

2 — A autorização de segurança é válida pelo período nela fixado, nunca superior a cinco anos, sendo renovada mediante pedido do titular.

3 — A renovação depende da verificação dos requisitos aplicáveis à emissão da autorização de segurança.

4 — A autorização de segurança deve ser alterada, total ou parcialmente, sempre que sejam substancialmente alterados os pressupostos da sua emissão, nomeadamente quando ocorram alterações relevantes na infra-estrutura, na sinalização, na alimentação de energia ou nos princípios a que obedecem a respectiva exploração e manutenção.

5 — O titular da autorização de segurança deve informar o IMTT, no prazo máximo de 10 dias úteis, de todas as alterações mencionadas no número anterior.

6 — Quando ocorram alterações substanciais do quadro regulamentar da segurança que tenham impacto sobre as condições que determinaram a emissão da autorização de segurança, o IMTT determina, oficiosamente, a revisão da mesma.

7 — O IMTT revoga a autorização de segurança caso considere que o seu titular deixou de satisfazer as condições necessárias para a sua manutenção.

8 — O IMTT pode suspender, total ou parcialmente, a autorização de segurança até à decisão da sua alteração ou revogação, quando esteja em causa perigo sério, imediato e relevante para a segurança do sistema.

9 — O IMTT comunica à Agência Ferroviária Europeia a emissão, a renovação, a alteração ou a revogação de autorizações de segurança, no prazo de 30 dias após a prática do acto.

10 — A comunicação a que se refere o número anterior inclui a denominação e o endereço do gestor da infra-estrutura, a data de emissão, o âmbito e a validade do certificado de segurança ou da autorização de segurança e, em caso de revogação, as razões da decisão.

SUBSECÇÃO III

Da emissão dos certificados e autorizações de segurança

Artigo 66.º-I

Procedimento de emissão

1 — O IMTT estabelece, por regulamento, os procedimentos para a emissão de certificado de segurança ou de autorização de segurança.

2 — O regulamento referido no número anterior contém:

a) A descrição e explicação dos requisitos a satisfazer e a enumeração dos documentos a apresentar, tendo em especial atenção o tratamento a dar aos pedidos de empresas de transporte ferroviário de outros Estados membros;

b) A discriminação dos requisitos a considerar para efeitos de cumprimento do disposto na alínea b) do

n.º 4 do artigo 66.º-D e na alínea b) do n.º 2 do artigo 66.º-G.

3 — O IMTT decide os pedidos de certificação de segurança e de autorização de segurança, obrigatoriamente apresentados em língua portuguesa, em prazo inferior a quatro meses, contados da recepção de todas as informações necessárias e de quaisquer informações adicionais que tenha solicitado.

Artigo 66.º-J

Taxas

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

2 — As taxas a que se refere o número anterior constituem receita própria do IMTT e o seu montante e forma de pagamento são definidos por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.

SUBSECÇÃO IV

Da formação do pessoal com funções relevantes para a segurança da exploração

Artigo 66.º-L

Formação do pessoal com funções relevantes para a segurança da exploração

1 — Até à aprovação de um regime legal que discipline o acesso à profissão do pessoal das empresas de transporte ferroviário e do gestor da infra-estrutura, cujas funções são relevantes para a segurança da exploração, e para efeitos da obtenção do certificado de segurança e da autorização de segurança, aplicar-se-ão as regras a fixar por regulamento do IMTT.

2 — O regulamento referido no número anterior disporá sobre a formação, os exames e a concessão de certificados.

3 — Os exames e a concessão de certificados serão assegurados por entidade diversa da que presta formação, devidamente acreditada pelo IMTT ou, na falta de tal entidade, pelo próprio IMTT, que pode, para o efeito, requisitar os meios técnicos necessários às empresas do sector.

Artigo 66.º-M

Acesso a estruturas de formação

1 — Cabe ao IMTT garantir que as empresas têm acesso equitativo e não discriminatório às estruturas de formação de pessoal com funções relevantes para a segurança da exploração.

2 — Quando tal se mostre necessário pode o IMTT impor às empresas do sector que coloquem à disposição de outras, a um preço razoável e não discriminatório, que deverá estar relacionado com os custos e que poderá incluir uma margem de lucro, os seus serviços próprios de formação.

3 — Os trabalhadores das empresas de transporte ferroviário e do gestor da infra-estrutura têm direito a que lhes seja facultada toda a documentação relativa à sua formação, qualificações e experiência.

SUBSECÇÃO V

Das normas técnicas de segurança

Artigo 66.º-N

Normas técnicas de segurança

1 — O IMTT aprova e publica as normas técnicas de segurança, que estabelecem os requisitos de segurança ferroviária, e garante a sua aplicação e implementação de forma transparente e não discriminatória.

2 — No exercício da competência prevista no número anterior, o IMTT tem em conta a necessidade de conformar as normas técnicas de segurança aos MCS e aos OCS definidos a nível comunitário.

3 — As normas de segurança são publicadas na 2.ª série do *Diário da República*.

Artigo 66.º-O

Relatório anual de segurança

1 — O IMTT elabora um relatório anual de segurança.

2 — O relatório anual de segurança inclui, nomeadamente, a seguinte informação:

a) A evolução da segurança ferroviária, incluindo informação sobre os indicadores comuns de segurança, estabelecidos de acordo com o previsto no anexo v;

b) Alterações importantes da legislação e da regulamentação em matéria de segurança ferroviária;

c) A evolução da certificação de segurança e da autorização de segurança;

d) Os resultados da supervisão dos gestores das infra-estruturas e das empresas ferroviárias, bem como a experiência adquirida com essa supervisão.

3 — O IMTT envia à Agência Ferroviária Europeia o relatório anual de segurança, até ao dia 30 de Setembro do ano seguinte ao ano a que respeita.

Artigo 66.º-P

Obrigações de notificação e comunicação

1 — A emissão e alteração de normas técnicas de segurança, bem como o respectivo processo de elaboração e publicitação, são notificados pelo IMTT à Comissão Europeia e à Agência Ferroviária Europeia.

2 — Quando a norma técnica de segurança exija um nível de segurança superior ao dos OCS ou possa afectar a actividade de empresas de transporte ferroviária de outros Estados membros em território nacional, deve o IMTT proceder a consulta às partes interessadas e remeter a norma de segurança para apreciação da Comissão Europeia.

CAPÍTULO VII

Entidade reguladora

Artigo 67.º

Exercício do poder regulamentar

1 — Os regulamentos do IMTT emitidos ao abrigo do presente diploma devem observar os princípios da legalidade, da necessidade, da clareza, da participação e da publicidade.

2 — Previamente à aprovação ou alteração de qualquer regulamento cuja emissão seja feita ao abrigo do presente diploma o IMTT deve dar conhecimento dessa intenção ao ministro da tutela, às empresas de transporte ferroviário, ao gestor da infra-estrutura e às demais entidades afectadas, bem como às associações de consumidores de interesses genéricos ou específicos na área dos transportes, facultando-lhes o acesso aos textos de trabalho respectivos.

3 — Os regulamentos emitidos sobre matérias compreendidas na secção VI do capítulo IV serão submetidos obrigatoriamente a audição do Ministério das Finanças.

4 — As entidades referidas nos números anteriores podem emitir os seus comentários e apresentar sugestões durante um período de 30 dias úteis.

5 — Qualquer dos interessados referidos no n.º 2 pode solicitar acesso à globalidade dos comentários e sugestões apresentados nos termos do presente artigo.

6 — O relatório preambular dos regulamentos fundamenta as decisões tomadas, com necessária referência às principais críticas e sugestões que tenham sido feitas ao projecto.

7 — Os regulamentos do IMTT emitidos ao abrigo do presente diploma são publicados na 2.ª série do *Diário da República*, sem prejuízo da sua publicitação por outros meios considerados idóneos.

8 — O disposto no presente artigo não se aplica à emissão de instruções.

Artigo 68.º

Fiscalização

1 — A fiscalização do cumprimento do disposto no presente diploma compete ao IMTT.

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

3 — Para efeitos do disposto no número anterior o IMTT dispõe de:

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

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

Artigo 69.º

Promoção e defesa da concorrência

1 — No âmbito da aplicação das regras de concorrência comunitárias ou nacionais, compete ao IMTT colaborar com a Autoridade da Concorrência, podendo realizar estudos e outras análises dos mercados em causa e transmiti-los à Autoridade da Concorrência.

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

3 — Sem prejuízo do disposto na legislação nacional e comunitária da concorrência, compete ao IMTT promover o respeito pela livre concorrência nos mercados dos serviços ferroviários abrangidos pelo presente diploma.

4 — Em todas as matérias abrangidas pelo presente diploma relativamente às quais tenha competência, o IMTT assegurará a conformidade das suas decisões com as regras nacionais e comunitárias de defesa da concorrência.

Artigo 70.º

Recursos

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

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

3 — Qualquer interessado que considere ter sido alvo de tratamento injusto ou discriminatório pode recorrer junto do IMTT das decisões do gestor da infra-estrutura em matéria de atribuição de canais horários, incluindo decisão de pedidos pontuais, no prazo de 15 dias úteis a contar da data de comunicação referida no artigo 48.º

4 — Qualquer interessado que considere ter sido impedido do exercício pleno dos direitos de acesso previstos no artigo 20.º pode apresentar recurso para o IMTT.

5 — No âmbito dos recursos apresentados ao abrigo do número anterior, o IMTT pode determinar a imposição de acesso em condições equitativas e não discriminatórias, aplicando-se o disposto no artigo 73.º, com as necessárias adaptações.

Artigo 71.º

Procedimento para recurso

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

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

3 — O processo deve ser instruído pelo IMTT com os seguintes elementos:

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

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

5 — O IMTT decide o recurso no prazo de 30 dias úteis a contar da recepção do processo e de toda a

informação relevante, confirmando ou determinando a alteração da decisão do gestor da infra-estrutura.

Artigo 72.º

Queixas

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

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

Artigo 73.º

Imposição de acesso em condições equitativas e não discriminatórias

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

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

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

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

Artigo 74.º

Impugnação

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

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

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

Artigo 75.º

Instruções e recomendações

1 — O IMTT pode emitir instruções vinculativas e recomendações em matéria de execução do presente diploma.

2 — O IMTT dará às instruções e recomendações a adequada publicidade.

Artigo 76.º

Publicidade

1 — O IMTT publica anualmente um relatório relativo à execução do presente diploma do qual constem, nomeadamente:

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

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

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

CAPÍTULO VIII

Regime sancionatório

Artigo 77.º

Contra-ordenações

1 — Constituem contra-ordenações puníveis com coima de € 10 000 a € 44 800:

- a) A prestação do serviço público de transporte ferroviário de passageiros no território nacional sem concessão ou delegação para o efeito, quando exigidas nos termos da lei;
- b) A realização de serviços de transporte ferroviário sem licença adequada;
- c) A realização de serviço de transporte ferroviário sem certificado de segurança;
- d) O incumprimento da obrigação de subscrição de seguro de responsabilidade civil prevista no artigo 12.º;
- e) A falta de comunicação, por parte das empresas de transporte ferroviário, de alterações que possam afectar o cumprimento dos requisitos de uma licença;
- f) O incumprimento, por parte do gestor da infra-estrutura, das obrigações, procedimentais e de conteúdo, decorrentes do presente diploma e das normas regulamentares aplicáveis, respeitantes à elaboração, edição ou publicação do directório da rede;
- g) O incumprimento, por parte do gestor da infra-estrutura, das obrigações de fornecimento, ao IMTT ou aos interessados, do directório da rede, ou das obrigações de prestação de informações suplementares correspondentes;
- h) Qualquer decisão tomada pelo gestor da infra-estrutura em violação do disposto no directório da rede;

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

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

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

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

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

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

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

q) O incumprimento por parte do gestor da infra-estrutura e das empresas de transporte ferroviário das obrigações previstas no n.º 1 do artigo 64.º, nos n.ºs 1, 3 e 4 do artigo 65.º, no artigo 66.º-A, no artigo 66.º-C e no n.º 1 do artigo 66.º-G;

r) O incumprimento, por parte de entidades sujeitas aos poderes de fiscalização do IMTT, da obrigação de apresentação ao IMTT de toda a documentação exigível, sempre que solicitada, ou a oposição, directa ou indirecta, ao exercício daquela fiscalização;

s) A violação, pelo gestor da infra-estrutura, da obrigação de respeito pelo segredo comercial ou industrial da informação que lhe seja fornecida pelos operadores de transporte ferroviário;

t) A não instrução atempada do processo de recurso, por parte do gestor da infra-estrutura, nos termos do n.º 2 do artigo 71.º do presente diploma;

u) O incumprimento de decisões do IMTT de recursos ou reclamações;

v) O incumprimento de instruções vinculativas emitidas pelo IMTT.

2 — Constitui contra-ordenação, punível com coima de € 1000 a € 5000, o incumprimento, por parte das entidades sujeitas aos deveres de informação, das obrigações correspondentes que lhes incumbam por força do presente diploma.

3 — A negligência é punível.

4 — A abertura e instrução de processos por contra-ordenações previstas no presente artigo não depende de reclamação.

Artigo 78.º

Instrução dos processos e aplicação das coimas

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

2 — A aplicação das coimas previstas no presente diploma compete ao conselho directivo do IMTT.

Artigo 79.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 IX

Disposições finais e transitórias

SECÇÃO I

Disposições finais

Artigo 80.º

Norma revogatória

São revogados os seguintes diplomas e disposições:

- a) Os artigos 2.º, n.º 3, 7.º e 8.º do Decreto-Lei n.º 104/97, de 29 de Abril;
- b) O Decreto-Lei n.º 60/2000, de 19 de Abril;
- c) O Regulamento n.º 19/2000, de 24 de Agosto.

Artigo 81.º

Alterações legislativas

- 1 — *(Revogado.)*
- 2 — *(Revogado.)*
- 3 — *(Revogado.)*
- 4 — A alínea a) do n.º 2 do artigo 3.º dos Estatutos da REFER, E. P., aprovados pelo Decreto-Lei n.º 104/97, de 29 de Abril, passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 3.º

[...]

- 1 —
- 2 —

a) De cobrança de taxas e tarifas devidas pela utilização da infra-estrutura exigíveis nos termos da lei, sendo os créditos correspondentes equiparados aos créditos do Estado para todos os efeitos legais, e constituindo títulos executivos as respectivas facturas, certidões de dívida ou documentos equivalentes, sem prejuízo do disposto no artigo 46.º do Código de Processo Civil;

.....»

5 — A alínea a) do artigo 19.º dos Estatutos da REFER, E. P., aprovados pelo Decreto-Lei n.º 104/97, de 29 de Abril, passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 19.º

[...]

.....

a) As tarifas devidas pela utilização da infra-estrutura e outros proveitos resultantes do exercício da

sua actividade e do aproveitamento da infra-estrutura, designadamente os resultantes de serviços e prestações acessórias e, bem assim, os emergentes do recurso aos meios previstos no Decreto-Lei n.º 269/92, de 28 de Novembro;

.....»

SECÇÃO II

Disposições transitórias

Artigo 82.º

Licenciamento e certificação de segurança

1 — As empresas que, à data de entrada em vigor do presente diploma, realizem já actividades de prestação de serviços de transporte ferroviário gozam da presunção de cumprimento dos requisitos a que se referem os artigos 10.º e 11.º

2 — O disposto no número anterior aplica-se apenas ao primeiro processo de licenciamento e, exclusivamente, quanto aos tipos de licenças relativos ao transporte nacional.

3 — O disposto no n.º 1 não exige as empresas nele abrangidas da obrigação de apresentação da documentação exigida na secção III do capítulo III para exame formal da entidade emitente.

4 — A presunção estabelecida no n.º 1 pode, todavia, ser ilidida, a todo o tempo, mediante decisão fundamentada da entidade emitente da licença.

5 — As licenças atribuídas nos termos do presente artigo estão sujeitas, no demais, ao regime geral previsto no capítulo III, podendo nomeadamente ser objecto de decisões de suspensão ou revogação ou emitidas sob condição.

6 — Pela emissão das licenças ao abrigo do presente artigo são devidas as taxas fixadas nos termos do artigo 19.º

7 — As empresas que, à data de entrada em vigor do presente diploma, realizem já actividades de prestação de serviços de transporte ferroviário dispõem de 12 meses para se adaptarem às disposições aplicáveis em matéria de certificação de segurança.

8 — No prazo a que se refere o número anterior, as empresas podem continuar a prestar serviços de transporte ferroviário salvo quando, mediante decisão fundamentada do IMTT, tal consubstancie um perigo para a segurança.

9 — O prazo de 12 meses referido no n.º 7 conta-se a partir da data de entrada em vigor do regulamento previsto no artigo 66.º-I.

Artigo 83.º

Contratos de acesso à infra-estrutura e acordos quadro

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

Artigo 84.º

(Revogado.)

Artigo 85.º

(Revogado.)

Artigo 86.º

Taxa de regulação

1 — As entidades gestoras da infra-estrutura de sistemas de metropolitano e metropolitano ligeiro de superfície pagarão uma taxa pelo exercício genérico da actividade de regulação.

2 — O montante da taxa é fixado por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes, mediante proposta fundamentada do IMTT, até 31 de Julho de cada ano.

3 — A proposta referida no número anterior tem em conta, designadamente:

- a) A extensão da rede em exploração;
- b) O número de passageiros transportados;
- c) O número de circulações;
- d) A complexidade do sistema de metropolitano ou metropolitano ligeiro de superfície.

4 — Na avaliação do critério constante da alínea d) do número anterior, deve ser considerado o grau de abertura ou fecho da rede e a eventual separação da entidade operadora do transporte da entidade gestora da infra-estrutura.

Artigo 87.º

(Revogado.)

Artigo 88.º

(Revogado.)

Artigo 89.º

(Revogado.)

Artigo 90.º

(Revogado.)

Artigo 91.º

(Revogado.)

Artigo 92.º

(Revogado.)

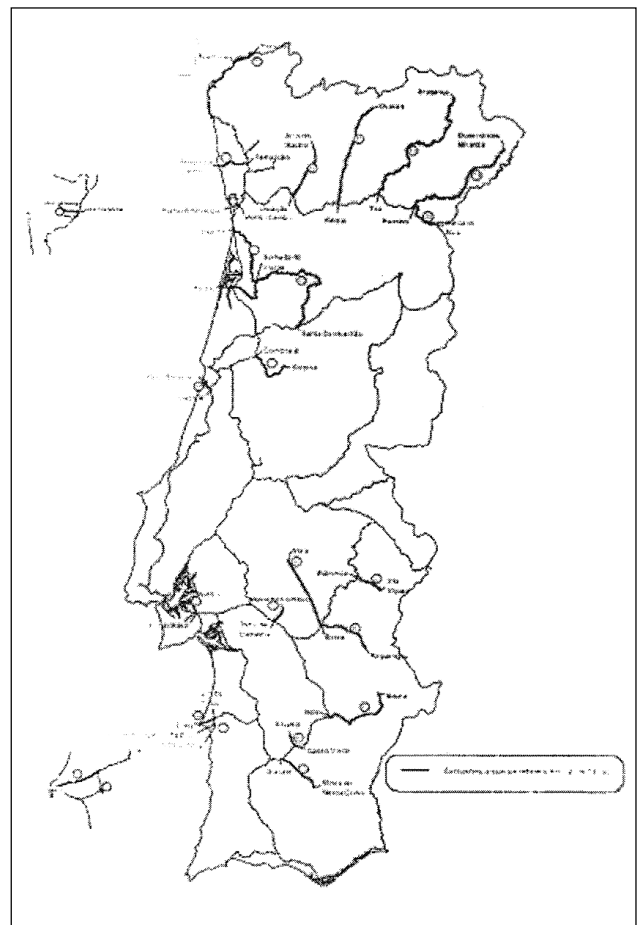
Artigo 93.º

(Revogado.)

ANEXO I
[a que se refere alínea b) do n.º 1 do artigo 2.º]

Linhas/ramais/troços	Limites
02 — ramal de Monção	Valença (Minho) a Monção.
06 — linha do Douro	Pocinho a Barca de Alva.

Linhas/ramais/troços	Limites
07 — ramal de Alfândega . . .	Porto Campanhã (Minho) a Porto Alfândega.
12 — linha do Tâmega	Livração (Douro) a Arco do Baúlhe.
13 — linha do Corgo	Régua (Douro) a Chaves.
14 — linha do Tua	Tua (Douro) a Bragança.
15 — linha do Sabor	Pocinho (Douro) a Duas Igrejas Miranda.
16 — linha do Vouga	Espinho (Norte) a Aveiro (Norte) via Sernada do Vouga.
17 — ramal de Famalicão . . .	Póvoa de Varzim (Póvoa) a Famalicão.
18 — ramal de Viseu	Sernada do Vouga (Vouga) a Santa Comba Dão (Beira Alta).
21 — ramal da Lousã	Coimbra — B (Norte) a Serpins.
31 — ramal de Vila Viçosa . . .	Estremoz (Évora) a Vila Viçosa.
35 — ramal do Montijo	Pinhal Novo (Sul) a Montijo.
36 — ramal de Montemor . . .	Torre da Gadanha (Alentejo) a Montemor-o-Novo.
40 — ramal de Mora	Évora a Mora.
41 — ramal de Reguengos . . .	Évora a Reguengos.
42 — ramal de Sines	Bifurcação de Sines (quilómetro 168,113) a Sines.
43 — ramal de Moura	Beja (Alentejo) a Moura.
44 — ramal de Aljustrel	Castro Verde (Alentejo) a Aljustrel.
50 — ramal EDP-Cinzas	Linha de Sines (quilómetro 174,713) a EDP-Cinzas.
58 — ramal do Louriçal	Louriçal (Oeste) a CELBI/SOPOR-CEL.
79 — ramal de Neves-Corvo	Ourique (Alentejo) a Minas Neves Corvo.



ANEXO II

(Revogado.)

ANEXO III

Sistemas de gestão de segurança

I — Requisitos aplicáveis ao sistema de gestão da segurança:

1 — O sistema de gestão da segurança deve ser documentado em todas as suas partes e descrever, nomeadamente, a repartição das responsabilidades dentro da organização do gestor da infra-estrutura ou da empresa de transporte ferroviário.

2 — O sistema deve indicar o modo como é garantido o controlo por parte da gestão a diversos níveis, o modo de participação do pessoal e dos seus representantes a todos os níveis e o modo como é garantida a melhoria constante do sistema de gestão da segurança.

II — Elementos fundamentais do sistema de gestão da segurança. — Os elementos fundamentais do sistema de gestão da segurança são:

a) Uma política de segurança aprovada pelo director executivo da organização e comunicada a todo o pessoal;

b) Objectivos qualitativos e quantitativos da organização em termos de manutenção e reforço da segurança, bem como planos e procedimentos para alcançar esses objectivos;

c) Procedimentos destinados a satisfazer as normas técnicas e de exploração em vigor, novas ou alteradas, ou outras condições normativas previstas nas especificações técnicas de interoperabilidade (ETI), ou nas normas técnicas de segurança, ou noutras normas aplicáveis, ou em decisões do IMTT, e procedimentos destinados a garantir o cumprimento das normas e de outras condições normativas ao longo do ciclo de vida do equipamento e durante as operações;

d) Procedimentos e métodos destinados a efectuar uma avaliação dos riscos e a aplicar medidas de controlo dos riscos, sempre que uma mudança das condições de exploração, ou a introdução de material novo, introduza novos riscos para a infra-estrutura ou para as operações;

e) Oferta de programas de formação do pessoal e de sistemas destinados a garantir que o nível de competência do pessoal é mantido e que as tarefas são realizadas em conformidade;

f) Disposições tendo em vista a circulação de informações suficientes dentro da organização e, se for caso disso, entre as organizações que exploram a mesma infra-estrutura;

g) Procedimentos e modelos de documentação da informação sobre segurança e designação de procedimentos de controlo da configuração da informação fundamental em matéria de segurança;

h) Procedimentos destinados a garantir a notificação, o inquérito e a análise de acidentes, incidentes, casos de quase acidente e outras ocorrências perigosas e a adopção das medidas de prevenção necessárias;

i) Planos de acção, alerta e informação em caso de emergência, acordados com as autoridades públicas competentes;

j) Disposições tendo em vista uma auditoria interna periódica do sistema de gestão da segurança.

ANEXO IV

Autorização de colocação em serviço de material circulante em utilização

1 — A documentação técnica sobre o material circulante ou tipo de material circulante a apresentar ao IMTT deve incluir:

a) Prova de que o material circulante foi autorizado a ser colocado em serviço noutro Estado membro e registos que revelem o historial da sua exploração e manutenção e, se for caso disso, as alterações técnicas introduzidas após a autorização;

b) Dados técnicos específicos, programa de manutenção e características operacionais exigidas pelo IMTT e necessárias para a sua autorização complementar;

c) Dados sobre as características técnicas e operacionais que mostrem que o material circulante está em conformidade com o sistema de alimentação de energia, o sistema de sinalização e de comando e controlo, a bitola da via e os gabaritos da infra-estrutura, a carga máxima admissível por eixo e outros condicionalismos da rede;

d) Derrogações das normas técnicas de segurança necessárias para a concessão da autorização e prova, com base na avaliação de risco, de que a aceitação do material circulante não envolve riscos indevidos para a rede.

2 — O IMTT pode exigir a realização de ensaios na rede, indicando o seu âmbito e conteúdo, para verificar a conformidade com os parâmetros restritivos mencionados na alínea c) do n.º 1.

ANEXO V

Indicadores comuns de segurança

I — Indicadores relativos a acidentes, que devem ter em conta as disposições do Regulamento (CE) n.º 91/2003, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002, relativo às estatísticas dos transportes ferroviários, na medida em que essas informações se encontrem disponíveis:

1) Número total e relativo (por comboio/quilómetro) de acidentes e repartição pelos tipos de acidentes seguintes:

Colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito;

Descarrilamentos de comboios;

Acidentes em passagens de nível, incluindo acidentes que envolvam peões;

Acidentes com pessoas provocados por material circulante em movimento, com excepção dos suicídios;

Suicídios;

Incêndios no material circulante;

Outros.

O relatório de cada acidente será feito de acordo com o tipo de acidente primário, ainda que as consequências do acidente secundário sejam mais graves;

2) Número total e relativo (por comboio/quilómetro) de feridos graves e de mortos por tipo de acidente, discriminados pelas seguintes categorias:

Passageiros (igualmente por referência ao número total de passageiros/quilómetro);

Empregados, incluindo o pessoal dos empreiteiros;
Utilizadores de passagens de nível;
Pessoas não autorizadas em instalações ferroviárias;
Outros.

II — Indicadores relativos a incidentes e casos de quase acidente:

1) Número total e relativo (por comboio/quilómetro) de carris partidos, deformações da via e falhas na sinalização contrárias à segurança;

2) Número total e relativo (por comboio/quilómetro) de sinais ultrapassados com indicação de paragem de sinal;

3) Número total e relativo (por comboio/quilómetro) de rupturas de rodas e eixos do material circulante em serviço.

III — Indicadores relativos às consequências dos acidentes:

1) Custo total e relativo (por comboio/quilómetro), em euros, de todos os acidentes, devendo, se possível, ser calculados e incluídos os seguintes custos:

Mortos e feridos;

Indemnizações por perdas ou danos nos bens dos passageiros, do pessoal ou de terceiros, incluindo os danos causados ao ambiente;

Substituição ou reparação do material circulante e das instalações ferroviárias danificados;

Atrasos, perturbações e reencaminhamento do tráfego, incluindo despesas suplementares com pessoal e lucros cessantes.

São dedutíveis dos custos acima referidos as indemnizações ou compensações recebidas ou a receber de terceiros, nomeadamente proprietários de veículos a motor envolvidos em acidentes em passagens de nível. Não são dedutíveis as indemnizações concedidas a título das apólices de seguros de que são detentoras as empresas ferroviárias ou os gestores das infra-estruturas;

2) Número total e relativo (por referência ao número de horas de trabalho efectuadas) de horas de trabalho do pessoal e dos empreiteiros perdidas devido a acidentes.

IV — Indicadores relativos à segurança técnica da infra-estrutura e à sua implementação:

1) Percentagem de vias equipadas com um sistema de protecção automática dos comboios (ATP) em serviço, percentagem de comboios/quilómetro usando sistemas ATP operacionais;

2) Número de passagens de nível (total e por quilómetro de linha);

3) Percentagem de passagens de nível com protecção automática ou manual.

V — Indicadores relativos à gestão da segurança:

1) Auditorias internas realizadas pelos gestores das infra-estruturas e pelas empresas ferroviárias, conforme previsto na documentação relativa ao sistema de gestão da segurança;

2) Número total de auditorias efectuadas e percentagem de auditorias solicitadas (e ou previstas).

Portaria n.º 724/2007

de 14 de Junho

Manda o Governo, pelo Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, ao abrigo das disposições do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 360/85, de 3 de Setembro, que seja lançada em circulação, cumulativamente com as que estão em vigor, uma emissão de selos alusiva aos «Moinhos de Vento — Açores», com as seguintes características:

Designer: Atelier Acácio Santos;

Fotos: José Carlos Silva;

Dimensão: 40 mm×30,6 mm;

Picotado: 13×13³/₄;

Impressor: Cartor;

1.º dia de circulação: 28 de Maio de 2007;

Taxas, motivos e quantidades:

€ 0,30 — moinho fixo de pedra (São Miguel, Graciosa, Terceira, Faial) — 380 000;

€ 0,45 — moinho giratório de madeira (São Jorge, Terceira, Faial) — 230 000;

€ 0,61 — moinho fixo de pedra (Corvo) — 230 000;

€ 0,75 — moinho giratório de madeira (São Jorge, Terceira, Pico) — 230 000;

Bloco de € 2,45 [€ 0,45 — moinho fixo de pedra (São Miguel, Santa Maria)+€ 2 — moinho giratório de madeira (São Jorge)] — 60 000.

O Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, *Paulo Jorge Oliveira Ribeiro de Campos*, em 23 de Maio de 2007.

Portaria n.º 725/2007

de 14 de Junho

Manda o Governo, pelo Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, ao abrigo das disposições do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 360/85, de 3 de Setembro, que seja posto em circulação um inteiro postal ilustrado, pré-franquiado, comemorativo dos «50 Anos da Secção Filatélica e Numismática do Clube dos Galitos — Aveiro», com as seguintes características:

Designer: Francisco Galamba;

Foto: Pedro Sottomayor;

Dimensão: 140 mm×105 mm;

Impressor: Nova Impressora Gráfica;

Taxa paga (válido para Portugal);

Motivo do selo: ponte pedonal circular de Aveiro;

Tiragem: 20 000;

1.º dia de circulação: 3 de Outubro de 2007.

O Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, *Paulo Jorge Oliveira Ribeiro de Campos*, em 23 de Maio de 2007.

Portaria n.º 726/2007

de 14 de Junho

Manda o Governo, pelo Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, ao